

COLECCION
DE
DOCUMENTOS RELATIVOS
AL
FERRO-CARRIL DE ALBACETE A CARTAGENA,
ACOMPAÑADOS
DEL PLANO DE SU TRAZADO.



MADRID:
IMPRENTA DE A. VICENTE, CALLE DE PRECIADOS, 74.

1862.

LEY,

CONDICIONES Y DEMAS DISPOSICIONES RELATIVAS A LA CONCESION

DEL

FERRO-CARRIL DE ALBACETE A CARTAGENA.

Doña Isabel II por la gracia de Dios y la Constitucion de la Monarquía española Reina de las Españas: á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed que las Córtes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

ARTICULO 1.º Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta la concesion de un ferro-carril de primer orden, que continuando el de Madrid á Albacete, vaya desde este punto á terminar en el puerto de Cartagena.

ART. 2.º El Gobierno auxiliará la construccion de este ferro-carril con una subvencion de 300.000 rs. por kilómetro en metálico, ó su equivalente en titulos de la Denda pública ú obligaciones del Estado de las que se creen por la ley sometida actualmente á las Córtes.

ART. 3.º La subvencion total será directamente satisfecha por el Estado, al cual reintegrarán la tercera parte de su importe las provincias y los pueblos que atraviase el ferro-carril, repartiéndola en proporcion al número de kilómetros que por cada una recorra, con arreglo á lo que prescriba la ley de creacion de obligaciones por ferro-carriles, á que se hace referencia en el artículo anterior.

ART. 4.º Para el abono de la subvencion se dividirá la linea en el número de trozos que parezca conveniente, y la cantidad que á cada uno

corresponda se abonará en tres partes iguales: la primera terminada la explanacion; la segunda despues de sentada la via, y la tercera al entrecerse al tráfico.

Art. 5.º La concesion se otorgará por noventa y nueve años, con arreglo á la ley general de 3 de Junio de 1855, y con sujecion al proyecto aprobado para este ferro-carril y á las adjuntas condiciones particulares, tarifa de precios máximos de peaje y transporte, y relacion del material que podrá importarse del extranjero con opcion á los beneficios concedidos por el caso quinto, art. 20 de la ley general citada.

Art. 6.º La subasta de la concesion se verificará con arreglo á la misma y á lo dispuesto para la contratacion de servicios públicos en el Real decreto de 27 de Febrero de 1852, y versará sobre la reduccion del subsidio ofrecido en el art. 2.º de la presente ley.

Por tanto mandamos á todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás Autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.

Dado en Aranjuez á 22 de Mayo de 1859.—Yo LA REINA.—El Ministro de Fomento, Rafael de Bustos y Castilla.

Pliego de condiciones particulares para la concesion del ferro-carril de Albacete á Cartagena.

1.ª La empresa se obliga á ejecutar de su cuenta y riesgo todas las obras necesarias para el completo establecimiento de un ferro-carril, que partiendo de Albacete, vaya á terminar en el puerto de Cartagena.

Este camino se dirigirá por Pozo-cañada, Tobarra, Hellín, Cieza y Murcia á Cartagena. Las obras se ejecutarán con arreglo al proyecto del Ingeniero D. José Almazan, aprobado por Real orden de 6 de Junio de 1856, que podrá sin embargo modificarse con autorizacion del Gobierno, oyendo siempre á la Junta consultiva de Caminas, Canales y Puertos, y al Consejo de Estado cuando la importancia económica de la modificacion lo requiera.

Si en la seccion de Murcia á Cartagena se adoptase, con aprobacion del Gobierno, oido el dictámen de la Junta consultiva y el Consejo de Estado en pleno, un trazado directo perforando la sierra de Carrascoy por medio de un gran túnel, la subvencion total será la misma, aunque se abrevie la distancia algunos kilómetros.

2.^a En el término de quince días, contados desde el de la adjudicación, deberá completar la empresa, sobre el depósito que hubiese consignado en garantía de la subasta, la suma de rs. vn. 10.467.545 en metálico ó efectos de la Deuda pública, al tipo que les está asignado para este objeto por las disposiciones vigentes, y los que no las tuvieran al de su cotización en la Bolsa el día próximo anterior al en que se verifique el depósito.

3.^a La empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesion, y tenerlo concluido y dispuesto para la explotación á los cinco años, contados desde la misma fecha. Las obras empezarán á la vez por los dos extremos de la línea, y seguirán construyéndose con la posible igualdad.

4.^a La explanacion y obras de fábrica se harán para una sola via, con los apartaderos que el Gobierno juzgue oportunos; pero la empresa queda obligada á ampliar unas y otras y á establecer la segunda via tan pronto como el ingreso total kilométrico ascienda á 240.000 rs., ó antes si la Superioridad lo estima necesario. En estos dos casos se atenderá para las dimensiones y forma de las obras y perfiles transversales de la explanacion á las que están aprobadas por el Gobierno.

5.^a Se establecerán tres estaciones de primera clase, cinco de segunda y 20 de tercera.

6.^a La empresa no podrá aumentar el número de estaciones sin autorizacion del Gobierno; pero este podrá obligarla á hacerlo y á situarlas donde lo tenga por conveniente.

7.^a El material móvil se fija como minimum para toda la línea en

18 locomotoras para viajeros.

12 locomotoras para mercancías.

16 coches de primera clase.

40 idem de segunda.

80 idem de tercera.

10 wagones de equipajes provistos de frenos.

10 trucks.

100 wagones cubiertos para mercancías.

60 idem descubiertos para id.

Y el material necesario de repuesto de locomotoras y carruajes.

8.^a Las máquinas locomotoras estarán construidas con arreglo á los mejores modelos.

9.^a Los coches de viajeros serán de tres clases, y todos estarán suspendidos sobre muelles y tendrán asientos. Los de primera clase estarán

guarnecidos, y los de segunda tendrán los asientos rellenos; unos y otros estarán cerrados con cristales; los de tercera clase llevarán cortinas. La empresa podrá emplear carruajes especiales, cuya tarifa determinará el Gobierno á propuesta suya; pero en ningún caso excederá el número de asientos de estos carruajes de la quinta parte del número total de asientos del convoy.

10.^a La empresa deberá establecer y conservar constantemente en buen estado de servicio, durante el tiempo de la concesion, un telégrafo eléctrico completo con dos hilos para uso del Gobierno, sin perjuicio de los que coloque además para el servicio especial de la línea.

11.^a La subvencion total con que resulte adjudicada la subasta se dividirá por el número de kilómetros de la línea, y el tipo correspondiente por kilómetro se abonará á la empresa en la forma prescrita en el art. 4.^o de la ley de concesion de este ferro-carril.

12.^a No podrá ponerse en explotacion el todo ó parte del ferro-carril sin que preceda autorizacion del Gobierno, en vista del acta de reconocimiento de las obras y material del camino, redactada por el Ingeniero Inspector, en que se declare que puede empezarse la explotacion.

13.^a Tampoco podrá la empresa emplear en la explotacion ninguna locomotora ó carruaje, ya sea recién construido, ya despues de reparaciones importantes, sin que haya sido reconocido y aprobado por los Inspectores del Gobierno.

14.^a Los convoyes de viajeros tendrán el número suficiente de asientos de las tres clases marcadas en el art. 9.^o de estas condiciones para conducir todas las personas que concurran á tomarlos.

15.^a La velocidad efectiva de los convoyes de viajeros y de mercancías se fijará por el Gobierno, á propuesta de la empresa, así como la duracion de los viajes.

16.^a La empresa queda obligada á conducir gratuitamente, y sin perjuicio de lo prescrito en los artículos 28 y siguientes de las condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, los carruajes ó departamentos necesarios para el transporte del correo en un tren de ida y otro de vuelta diarios, cuyas horas de salida y llegada se fijarán por la Administracion, oyendo á la misma empresa.

17.^a La concesion de este ferro-carril se otorga por noventa y nueve años, con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta, y con sujecion á la ley general de 5 de Junio de 1855, á las condiciones para su cumplimiento de 15 de Febrero de 1856, y finalmente, á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro.

18.^a La empresa se sujetará á la adjunta tarifa de precios máximos, que de cinco en cinco años podrá ser reformada por el Gobierno, con arreglo á la ley general de ferro-carriles, si el camino produjese más de 15 por 100 del capital invertido.

19.^a En los diez años que precedan al término de la concesion, el Gobierno podrá retener el producto líquido del camino y emplearlo en conservarle, si la empresa no llenase cumplidamente esta obligacion.

20.^a Se fija en 15 por 100 el límite del producto que debe tomarse como base para la indemnizacion á la empresa, en el caso de que creyese el Gobierno conveniente la revocacion de esta concesion, con arreglo al art. 31 del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856.

21.^a La empresa nombrará uno de sus individuos para recibir las comunicaciones que le dirijan el Gobierno y sus delegados, el cual deberá residir en Madrid.

Si se faltase por la empresa á esta disposicion, ó su representante se hallase ausente de Madrid, será válida toda notificacion que se deposite en la Secretaria del Gobierno de dicha provincia.

22.^a Para cubrir los gastos del servicio ordinario que corresponde hacer al Gobierno con motivo de la inspeccion del camino, reconocimientos y cualquiera otro servicio que tenga relacion con la construccion y explotacion del ferro-carril, la empresa depositará anualmente, á disposicion del Gobierno y donde este designe, una cantidad que no podrá exceder de 120.000 rs.

23.^a No solo quedará la empresa obligada al cumplimiento de las prescripciones y cláusulas precedentes, sino al de la ley de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855, instruccion y condiciones aprobadas por Real decreto de 15 de Febrero de 1856, y demás disposiciones dictadas ó que se dicten en lo sucesivo con carácter general para caminos de hierro.

Es copia.=CORVERA.

TARIFA PARA EL FERRO-CARRIL DE ALBACETE A CARTAGENA.

POR CABEZA Y KILÓMETRO.	PRECIOS.		
	De peaje.	De transporte.	TOTAL.
	Rs. Cts.	Rs. Cts.	Rs. Cts.
<i>Viajeros.</i>			
Carruajes de primera clase.	0,27	0,13	0,40
Idem de segunda.	0,20	0,10	0,30
Idem de tercera.	0,14	0,06	0,20
<i>Ganados.</i>			
Bueyes, vacas, toros, caballos, mulas y animales de tiro.	0,26	0,14	0,40
Terneros y cerdos.	0,10	0,05	0,15
Corderos, ovejas y cabras.	0,06	0,04	0,10
Por un wagon que contendrá 8 bueyes, vacas, mulas ó animales de tiro, 7 caballos, 20 terneros, 25 cerdos, 80 corderos, ovejas ó cabras.	1,70	0,80	2,50
POR TONELADA Y KILÓMETRO.			
<i>Pescado.</i>			
Ostras y pescado fresco con la velocidad de los viajeros.	1,26	0,64	1,90
<i>Mercaderías.</i>			
Primera clase.	0,70	0,30	1,00
Segunda clase.	0,55	0,25	0,80
Tercera clase.	0,40	0,20	0,60
OBJETOS DIVERSOS.			
Wagon, coche ú otro carruaje destinado al transporte por el camino de hierro que pasa vacío, y máquinas locomotoras que no arrastren convoy.	0,42	0,23	0,65
Todo wagon ó carruaje, cuyo cargamento en viajeros ó mercancías no dé un peaje al menos igual al que producirían estos mismos carruajes vacíos, se con-			

	PRECIOS.		
	De peaje.	De transporte.	TOTAL.
	Rs. Cént.	Rs. Cént.	Rs. Cént.
<p>siderará para el cobro de este peaje como si estuviera vacío.</p> <p>Las máquinas locomotoras pagarán como si no arrastrasen convoy, cuando el convoy remolcado, ya sea de viajeros ó ya de mercancías, no produzca un peaje igual al que produciría la máquina con su tender.</p> <p>POR PIEZA Y KILÓMETRO.</p> <p>Carruajes de dos ó cuatro ruedas con banqueta en el interior.</p> <p>Si el transporte se verifica con la velocidad de los viajeros, la tarifa excederá en.</p> <p>En este caso dos personas podrán viajar sin suplemento de tarifa en los carruajes de una banqueta y tres en los de dos; los que pasen de este número pagarán la tarifa de los asientos de segunda clase.</p>	<p>0,69</p> <p>0,66</p>	<p>0,35</p> <p>0,34</p>	<p>1,04</p> <p>1,00</p>

Es copia.= CORVERA.

Ilmo. Sr.: Vista la ley de 22 de Mayo último, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado disponer que se anuncie desde luego la subasta de concesion del ferro-carril de Albacete á Cartagena con arreglo á dicha ley y á las adjuntas condiciones particulares, tarifa de precios máximos de peaje y transporte, y relacion del material que para este camino podrá importarse del extranjero con opcion á la exencion de derechos que prescribe el caso quinto, art. 20 de la ley general de ferro-carriles de 5 de Junio de 1855.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 7 de Julio de 1859.= CORVERA.=Sr. Director general de Obras públicas.

Ilmo. Sr.: S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado aprobar la subasta celebrada el 8 del actual admitiendo la proposicion presentada en

nombre de D. José de Salamanca, declarando adjudicada á este la concesion del ferro-carril de Albacete á Cartagena, de 247 kilómetros y 76 metros de longitud, subvencionado con 74.122.800 rs. vn.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 29 de Noviembre de 1859.==CORVERA.==Sr. Director general de Obras públicas.

Ilmo. Sr.: De acuerdo con lo propuesto por esa Direccion general, y en vista de lo informado por la de Agricultura, Industria y Comercio, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado aprobar la trasferencia de la concesion del ferro-carril de Albacete á Cartagena, hecha por escritura pública de 31 de Marzo próximo anterior por D. José de Salamanca á favor de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, quedando por consecuencia subrogada esta Compañía en todos los derechos conferidos y obligaciones impuestas para con el Estado á D. José de Salamanca, respecto de la expresada concesion del ferro-carril de Albacete á Cartagena.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Aranjuez 30 de Abril de 1860.==CORVERA.==Sr. Director general de Obras públicas.

OBRAS PÚBLICAS.

Ilmo. Sr.: Vistas las Reales órdenes de 26 de Octubre, 28 de Noviembre, 24 de Diciembre de 1860, de 22 de Enero y 8 de Marzo del corriente año, en las que se previno terminantemente á la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena que impulsase los trabajos de construccion por los dos extremos de la línea, segun lo exige la condicion tercera de las particulares de la concesion de este camino: considerando que, á pesar de tan repetidas y apremiantes excitaciones, la Compañía ha dejado trascorrir ya una parte muy considerable del plazo estipulado sin activar convenientemente las obras, ni menos conducir las con la posible igualdad á que está obligada, puesto que son de escasesima importancia los trabajos ejecutados en la seccion de Albacete á Hellín; S. M. la Reina (Q. D. G.), deseando prevenir los graves perjuicios que se originan al Estado y á los pueblos con el injustificable retraso de obras tan importantes, y penetrada de la necesidad de que las empresas concesionarias

de ferro-carriles cumplan exactamente sus respectivos contratos, se ha dignado resolver que se prevenga por última vez á la de Albacete á Cartagena que active la ejecucion de dichas obras por los dos extremos de la línea, en la escala suficiente para su terminacion dentro del plazo legal, adelantando las de la primera seccion como se exige en la condicion tercera ya citada; en la inteligencia de que si en el término de quince dias, á contar desde esta fecha, no hiciese constar evidentemente que tiene empleados todos los medios posibles y más eficaces para que en el de dos meses resulten próximamente equilibrados los trabajos en las dos secciones cabezas de la línea, se procederá al nombramiento de una comision facultativa para que, examinando las obras existentes, y en vista del tiempo trascurrido desde la concesion, manifieste en primer lugar si se halla la Compañía dentro de las condiciones legales, y además si hay completa certidumbre de que el camino pueda hallarse enteramente concluido al terminar el plazo fijado por la concesion, á fin de declarar en caso contrario la caducidad de esta, con arreglo á lo prescrito en el art. 22 de la ley general de ferro-carriles.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 19 de Mayo de 1861.
=CORVERA.=Sr. Director general de Obras públicas.

Ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.=Consejo de Administracion.=Excmo. Sr.: Con el más profundo sentimiento ha visto esta Compañía la Real orden expedida por el Ministerio á cargo de V. E., é inserta en la Gaceta de 22 del corriente. En ella se la conmina con la caducidad de la concesion en el caso de que, trascurrido el término de quince dias, no haga constar que tiene empleados todos los medios posibles y más eficaces para adelantar la primera seccion del ferro-carril de Albacete á Cartagena, ó sea la de Albacete á Hellin. Afortunadamente, esta Compañía tiene ya su crédito sólidamente establecido dentro y fuera de España, merced al cuantioso capital de que dispone, á la acertada gestion de sus negocios, y á la conocida probidad de las respetables personas que componen su Administracion. A no ser así, V. E. reconocerá con su superior inteligencia que la publicidad dada á la Real orden en cuestion, y la relativa al ferro-carril de Zaragoza, serian suficientes para causar la ruina de una empresa que necesita, como todas las de su índole, de la benevolencia y de la confianza del público.

En exposicion que por separado eleva á V. E. esta Compañía, manifiesta con números y con datos positivos el error en que sin duda incurrió V. E. al reconvenirla públicamente tambien por el estado de las obras en la línea de Zaragoza, en la cual han trabajado y trabajan sin interrupcion de doce á catorce mil hombres; y como en la que es objeto de esta comunicacion nada tiene V. E. que decir, ni dice, acerca de la seccion de Murcia á Cartagena, en la cual se trabaja y se continuará trabajando con toda actividad, resulta evidentemente que el principal, si no el único motivo del desacostumbrado rigor con que V. E. la trata, es el retraso en las obras de Albacete á Hellín y desde este punto á Murcia. A justificarse de este retraso se limitará pues en esta comunicacion la Empresa de Madrid á Alicante y Zaragoza, concesionaria tambien de la línea de Albacete á Cartagena.

V. E. no puede haber olvidado que la primera causa de no haberse emprendido las obras de la seccion de que se trata, ha consistido en la tardanza que hubo para que V. E. aprobase definitivamente el trazado modificado que esta Compañía presentó á V. E. con fecha del 18 de Junio y 2 de Noviembre de 1860, no habiendo obtenido su aprobacion por completo hasta el 24 de Diciembre último.

A los pocos dias tuvo lugar en el Congreso de Diputados la interpelacion del Sr. Sagasta, y V. E. mismo reconoció y declaró en respuesta al discurso de aquel Sr. Diputado, que hasta entouces no habian podido principiar las obras por el extremo de Albacete, con arreglo al pliego de condiciones; de manera que por confesion misma de V. E., la Empresa no estaba en falta el día 13 de Enero de este año. Como si esta declaracion de V. E. no fuese suficiente para exculparla por completo de la morosidad de que ahora se la acusa, el Sr. Director de Obras públicas dijo en la misma sesion y en respuesta al Sr. Sagasta, que el proyecto del ferro-carril de Albacete á Cartagena era un proyecto ligeramente estudiado, tanto, que su mismo autor lo calificaba de anteproyecto, y que por consiguiente la Empresa habia tenido que esperar la formacion de un nuevo proyecto y hacer una série de estudios, como si no se hubiese hecho ninguno; todo lo cual habia sido causa de que no pudiesen haber empezado los trabajos.

En vista del giro que tomó aquella discusion, en la que tan duramente se calificó el trazado, V. E. se comprometió á hacer proposiciones á esta Compañía para su modificacion; y en efecto, con fecha 22 de Enero del corriente año recibió una comunicacion de V. E. proponiéndola que el punto de arranque se fijase en Chinchilla en vez de Albacete, á lo que

no pudimos acceder por las poderosas razones que tuvimos la honra de exponer á V. E. en nuestra contestacion del 21 de Febrero.

Resulta pues de todo lo expuesto, que por testimonio de V. E. y del Director general de Obras públicas, habia sido materialmente imposible principiar las obras antes de la aprobacion de los nuevos estudios, y que esta imposibilidad continuó hasta que esta Compañía recibió las proposiciones que V. E. anunció desde la tribuna del Congreso. Queda por lo tanto reducida la morosidad de la Empresa al periodo trascurrido desde el 21 de Febrero al 19 de Mayo, ó sean unos tres meses. Ahora bien: V. E. conocerá, en la imparcialidad que debe caracterizarle, que tan corto plazo no merece una reprimenda tan dura ni un ataque tan público á su crédito y á su reputacion, aun cuando se pudiese prescindir de que despues de aprobados los planos de un trazado, son indispensables trabajos parcelarios y de detalle antes de poder verificar los contratos de ejecucion, so pena de exponerse á cuantiosas pérdidas y á que suceda lo que lamentaba el Sr. Uria al responder al Sr. Sagasta, que en vez de presentar á los contratistas planos detallados y cálculos exactos, se les den anteproyectos y cifras equivocadas.

Lo que hasta ahora llevamos expuesto bastaria para justificar á la Empresa de la pública acusacion que V. E. ha tenido por conveniente hacerla en el periódico oficial; pero cree que ha llegado la ocasion de ser completamente franca y decir todo cuanto siente.

Los especiales conocimientos de V. E. le habrán hecho comprender ya que desde el punto de vista de la construccion ninguna linea de ferrocarril puede ser tan ventajosa como la de Albacete á Murcia, tanto por lo poco accidentado del camino que atraviesa, como por la cuantiosa subvencion de que goza, que se eleva á 300.000 rs. por kilómetro para obras de fábrica y explanaciones de una sola via, lo que hace subir la subvencion en una proporcion considerable en comparacion con los demás caminos para doble via. Pero V. E. no ignora tampoco que la linea de Albacete á Murcia recorre uno de los terrenos más incultos y estériles de España; que atraviesa solo cinco pueblos, que entre todos ellos juntos no reunen más de 27.702 almas (véase apéndice adjunto), y que por lo tanto los productos de la explotacion serán casi nulos ó insignificantes; lo cual, si bien podria inferir un perjuicio á la Empresa, nunca de gran consideracion, por lo que disminuye el capital merced á la subvencion, acarrearía un quebranto al Tesoro público de muchos millones de reales, sin más compensacion que la de tener un ferro-carril en lo más despoblado y estéril de la Península. Quizás á estas circunstancias, y también á las discus-

siones habidas en el Congreso, se debe la impopularidad de este proyecto, y la fuerte animadversión con que contra él se ha pronunciado la opinion pública.

La Compañía, que conoce cuánto la perjudicaria la reprobacion general y que no quiere tampoco ser causa de que la nacion haga sacrificios estériles, se ha detenido, juzgando, á su modo de ver con razon, que si el camino no fué bien estudiado, si su trazado no fué sino un anteproyecto, quizá pudiera el Gobierno variar de opinion acerca de la conveniencia del trazado directo, y en este caso mayor seria la indemnizacion para entrar en un arreglo, cuanto mayor fuese la cantidad de obras ejecutadas. La Compañía, exenta de toda mira de egoismo, y animada de un sentimiento patriótico, ha querido, sin faltar á la ley, dejar la cuestion intacta para que su solucion fuese más fácil si el Gobierno de S. M. conceptuaba útil á los intereses públicos variar el trazado.

La Empresa conoce ahora, en vista de la Real orden expedida por V. E., que se ha equivocado, y que para corresponder á las miras de V. E. deberia haber activado más los trabajos; pero sirva de disculpa su buena intencion, y sobre todo el poco tiempo que ha trascurrido desde que, segun la opinion de V. E., pudo dar principio á ellos.

Decidida como lo está á sacar desde luego á licitacion los trozos cuyos estudios están del todo concluidos, cree sin embargo que no cumpliria con su deber si no llamase la atencion de V. E. hácia el ramal de Novelda á Murcia, que llena todas las condiciones del trazado directo sin ninguno de sus inconvenientes y con un considerable ahorro para el Tesoro público.

Las ventajas de esta modificacion són evidentes; en vez de recorrer 183 kilómetros de terreno inculto, y con solo 27.702 habitantes, atraviesa 63 kilómetros del país más fértil, como lo es la huerta de Orihuela y la de Murcia, en donde hay cuatro cosechas al año, y una poblacion de más de 80.000 almas.

La utilidad de la línea de Novelda desde el punto de vista del público es pues incontestable, como lo es tambien que haciéndose el camino con arreglo á este trazado, el importante punto militar y marítimo de Cartagena seria puesto en comunicacion con la capital dos años antes, cuando menos, que siguiendo el trazado por Hellín.

Verdad es que Murcia distará de Madrid 39 kilómetros más que por el trazado directo, y Cartagena 14 kilómetros solamente; pero como lo más importante para Murcia es su comunicacion con el mar, y la distancia á Cartagena es igual en ambos proyectos, poco ó ningun perjuicio

puede acarrearle los 39 kilómetros de mayor distancia á Madrid. En cuanto á los 14 kilómetros de mayor longitud de Cartagena á Madrid, esta es tan insignificante que apenas valdria la pena de mencionarse, aun cuando no mediase la atendible circunstancia de traer consigo considerables ahorros al Erario.

En vista de todas estas razones, la Compañía, conservando todos sus derechos sin renunciar á ellos ni en todo ni en parte en caso de que el Gobierno no acepte, hace al Gobierno de S. M. la siguiente proposicion:

1.º Hacer los 63 kilómetros de Cartagena á Murcia, segun lo está ya verificando, con la subvencion de 500.000 rs. que le señala la ley de concesion.

2.º Construir los 63 kilómetros desde Novelda á Murcia con una subvencion de la mitad, ó sean 150.000 rs. por kilómetro.

Aparte de las ventajas para el pais en general, el ahorro para el Tesoro público será como sigue:

Reales vellon.

Con arreglo á la concesion vigente el Gobierno tiene que abonarle 300.000 rs. de subvencion por los 247 kilómetros que hay desde Albacete á Cartagena, ó sea	74.100.000
--	------------

Adoptando el proyecto por Novelda tendria que pagar solamente:

63 kilómetros de Murcia á Cartagena á 300.000 rs.	19.500.000	} 28.950.000
63 kilómetros de Novelda al empalme con Murcia á 150.000. . . .	9.450.000	

Economía para el Tesoro por el trazado por Novelda.	45.150.000
---	------------

Esta cifra convencerá á V. E. de cuán importante es para el Tesoro la modificacion que le propone esta Compañía, aparte de las demás que ofrece la riqueza y la poblacion de aquella comarca, comparadas con la aridez del terreno que atraviesa el trazado por Hellin.

Podrá decirse que no es solo el patriotismo el que nos guía al hacer á V. E. esta propuesta, y que á ello nos mueve el interés de nuestra Empresa; la Compañía de Alicante no lo niega, le conviene sin duda más el ir por Novelda con la mitad de la subvencion, que seguir por Hellin con una subvencion doble y mayor facilidad de ejecucion; pero este mismo interés es la mayor condenacion del proyecto vigente. Si la Compañía contase con productos en la explotacion, de cierto no renunciaria la construccion de 187 kilómetros fáciles con una subvencion tan crecida; y si para esta Compañía no puede ser ventajoso explotar un ter-

España, la huerta regada por el Segura en la parte más ancha del valle, que pasa por poblaciones tan importantes como Orihuela, Callosa, Caudal, Elche, Guardamar, Crevillente, etc., cuya población excede en mucho al del estado anterior.

Veamos ahora las distancias que tendrían en ambos casos las dos líneas que puedan unir Madrid con Murcia y Cartagena:

	Kilómetros.
1.º Entre la estación de Novelda y el empalme.	63.700
2.º Entre la estación de Novelda y la de Murcia.	73.700
3.º Entre la estación de Albacete y la de Murcia (proyecto del Gobierno).	182.800
4.º El circuito Murcia, Novelda, Albacete, Madrid.	500.700
5.º El circuito Murcia, Albacete, Madrid (proyecto del Gobierno).	460.800
<i>Diferencia.</i>	<u>39.900</u>
6.º Longitud del circuito Cartagena, Orihuela, Novelda, Madrid.	341.850
7.º Id. Cartagena, Murcia, Albacete, Madrid (proyecto del Gobierno).	326.950
<i>Diferencia.</i>	<u>14.900</u>

Resulta pues de las longitudes mencionadas que el circuito de Murcia á Madrid por Novelda tendrá 40 kilómetros más que el del Gobierno, y que el circuito de Cartagena á Madrid por Novelda tendrá solamente 15 kilómetros más que el del Gobierno.

Por el circuito Cartagena, Orihuela, Novelda, Madrid, se utiliza enteramente el trozo de Cartagena á Murcia del proyecto actual, y en este caso solo hay que hacer la unión de este con el camino de Alicante en Novelda, cuya longitud es de 63 kilómetros 700 metros.

Por el circuito Cartagena, Murcia, Cioza, Uellín, Albacete y Madrid del proyecto aprobado, falta por hacer la sección de Albacete á Murcia, 182 kilómetros 800 metros. De modo que en la primera hipótesis solo hay que construir 63 kilómetros 700 metros, y en la segunda 182 kilómetros 800 metros: diferencia 119 kilómetros 100 metros. Madrid 28 de Mayo de 1861. = Por la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, el Administrador *G. Lopez de Mollinedo*. = Firmado. = El Director general *Prompt de Madiedo*. = Es copia.

SEÑORA: La Diputación provincial de Albacete, llena de confianza en la maternal solicitud con que mira V. M. á todos sus pueblos, acude hoy

á los piés del Trono suplicando la decidida proteccion de su amada Reina en un asunto de tan vital interés para este país, como la construccion del ferro-carril directo de Albacete á Cartagena.

Los intereses generales del Estado, los particulares de varias provincias de las más ricas de la Monarquía española, y otras muchas y poderosas consideraciones decidieron á las Córtes del reino á tomar el acuerdo, que con la sancion de V. M. fué ley en 22 de Mayo de 1859, y por la cual se autorizó al Gobierno para otorgar con determinadas condiciones la concesion de un ferro-carril, que partiendo de Albacete y pasando por Hellin, Cieza y Murcia, vaya á terminar en el puerto de Cartagena. Con arreglo á esta ley, y prévia la correspondiente subasta, se otorgó la concesion á D. José de Salamanca, que la trasfirió luego á la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, transferencia que fué autorizada competentemente por el Gobierno de V. M.

Muy luego pudo observarse la lentitud con que bajo diferentes y especiosos pretextos procedia en la construccion de esta línea la Compañía concesionaria; y el no haberse emprendido los trabajos de la primera seccion año y medio despues de hecha la adjudicacion, hacia ya sospechar que la Empresa tuviese algun interés en dilatar la construccion de esta línea. Mas recientemente, Señora, han dejado de ser un misterio las intenciones y propósitos de la Compañía, que ostensiblemente pretende sustituir al trazado que se adoptó en la citada ley de 22 de Mayo, y que sirvió de base á la subasta, la construccion de un ramal que partiendo de Novelda vaya á terminar en Cartagena. Óbvias son las razones que hacen á la Empresa pretender esta variacion, con la cual todas las mercancías que se importen ó exporten por Cartagena, y todas las producciones de la feraz provincia de Murcia, habrian de recorrer casi por completo la línea de Madrid á Alicante, dando un rodeo innecesario y sufriendo el consiguiente recargo el precio de su transporte.

La Diputacion provincial que suscribe, se cree excusada de esforzar á V. M. las poderosas consideraciones de interés general del Estado que exigieron y exigen la pronta construccion del ferro-carril directo de Albacete á Cartagena: la informacion parlamentaria formada sobre este asunto, la que dió el Cuerpo nacional de Marina, los copiosos datos que se reunieron en el expediente, y la amplia discusion que tuvo lugar en las Córtes, hace innecesario que se insista en demostrar lo que es para todos evidente. Pero la Corporacion que expone no cumpliría con el sagrado deber de defender los intereses que representa, si no acudiese presurosa á los piés de V. M. para protestar respetuosa, pero enérgi-

camente, contra las injustificables pretensiones de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, que aspira á que se sobrepongan sus intereses particulares á los generales del Estado y á los de la fértil y extensa comarca, cuya prosperidad y porvenir dependen en gran parte de que se construya la línea de Cartagena con arreglo al trazado que sirvió de base á la ley de concesion.

Sin insistir, Señora, por las razones indicadas, la Diputacion que expone, en los graves perjuicios que se causarían á los intereses públicos si se llegara á acceder á las pretensiones de la Compañía, créese obligada á ofrecer á la alta consideracion de V. M. el lastimoso abandono en que se dejaria á los mejores pueblos de esta provincia si se la privase del poderoso elemento de prosperidad con que ya cuentan, fundados en una disposicion legislativa y en un contrato solemne celebrado en su virtud. Con tan halagüeña perspectiva y tan seguros fundamentos se han creado ya derechos que seria injusto defraudar. La agricultura de esta extensa comarca perderia con el ferro-carril el expedito medio de dar salida á sus frutos: haríase imposible por la misma razon la construccion de artefactos y el desarrollo de la industria en este país que tanto la necesita y tantos elementos la ofrece con los innumerables saltos de agua en que abunda; no podria darse tampoco á la explotacion de estos ricos criaderos de azufre el desarrollo de que es susceptible y que los intereses generales del Estado reclaman, y las excelentes maderas que producen las sierras de Alcaráz y de Segura no podrian ofrecerse á los arsenales de Cartagena ni al consumo del interior con la rebaja que produciria en su precio la facilidad de su conduccion por el ferro-carril proyectado.

Por todas estas consideraciones la Diputacion provincial de Albacete suplica rendidamente á V. M. se digne desestimar las pretensiones de la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, para que se la permita sustituir al proyectado ferro-carril de Albacete á Cartagena el que á esta última ciudad se quiere hacer llegar desde Novelda, mandando, por el contrario, que con la mayor actividad y dentro del plazo marcado en la concesion, se ejecuten las obras en la forma estipulada.

Así lo espera confiadamente de la justificada bondad de V. M., cuya vida guarde Dios muchos años. Albacete 3 de Junio de 1861.—Señora.—A L. R. P. de V. M.—Siguen las firmas.

SEÑORA: La provincia de Murcia acude hoy reverentemente á los reales piés de V. M. profundamente alarmada con las graves noticias que

circulan sobre el ferro-carril de Albacete á Cartagena. Pocas veces, Señora, esta provincia ha molestado su Real ánimo con súplicas y peticiones. A pesar de sus calamidades, á pesar de sus desgracias, rara vez ha contristado vuestro espíritu, y son contadas las que ha distraído á V. M. de sus graves atenciones. En vano las epidemias mortíferas, en vano las sequías espantosas y las pérdidas de sus cosechas han diezmado sus pueblos, han esterilizado sus campos; la provincia de Murcia, paciente siempre y resignada, ni aun siquiera ha suplicado al Gobierno de V. M. la rebaja de sus contribuciones. Hoy, sin embargo, tiene que llegar hasta el trono de V. M. para rogarla que la atienda benigna y la proteja, no solo por la importancia de sus intereses provinciales, sino por el enlace que estos últimos tienen con los generales de la nación.

Dos años hace ya que V. M. sancionaba la ley votada en Córtes para la construccion de la línea férrea de Albacete á Cartagena. Subastada el 8 de Noviembre de 1859, y aprobada el 29 del mismo, debió empezar á construirse por sus dos extremos dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesion. No es fácil expresar cómo solemnizó la provincia estos sucesos. Apenada vivamente por la preferencia que se concediera á otras líneas, vió con júbilo indescriptible que conociendo la importancia de la de Cartagena, se hacia justicia finalmente á los intereses nacionales, estrecha é indisolublemente enlazados con sus intereses provinciales en esta cuestion.

La provincia de Murcia conocia, como conoce, los obstáculos de todo género que se opondrían á la realizacion de una obra tan importante; pero tenia fé en el Gobierno, y esperaba tranquilamente. Pasaron dias y meses, ha pasado más de año y medio, y al ver el abandono injustificable en que la Empresa concesionaria tiene los trabajos no duda ya que el ánimo de la misma sea quizás, cual de público se supone, esperar una ocasion oportuna para eludir la ley sancionada y no cumplirla.

Si las aspiraciones de los Gobiernos fuesen constantemente las mismas; si las cuestiones gubernamentales se resolviesen siempre por el criterio de la justicia y de la conveniencia general, la provincia de Murcia nada tendria que temer. El ferro-carril de Albacete á Cartagena se halla recomendado por sí mismo, y la altísima penetracion de V. M. comprende las mil y mil razones que en su favor abogan. V. M. no desconoce que Cartagena es uno de los mejores puertos del Mediterráneo; es el único natural, capaz, inalterable y permanente que tiene España en sus aguas, y puede convertirse con facilidad en el primero del mundo. No tiene rival, ni bajo el punto de vista estratégico y militar, ni bajo el punto de

vista naval, así como podría no tenerlo bajo el punto de vista mercantil y comercial. V. M., como su ilustrado Gobierno, con unas miras de prevision altísimamente trascendentales, comprendieron sin duda que el engrandecimiento nacional está en gran parte enlazado al porvenir comercial de Cartagena, y deseosos de adelantar ese plazo señalado ya por el dedo de la Providencia en las edades futuras, determinaron enlazar directamente á Cartagena con el centro de la monarquía. Los representantes de la nacion así tambien lo entendieron, y aprobaron el proyecto de ley del ferro-carril de Albacete á Cartagena como el primer paso que ha de conducirnos á absorber la mayor parte del comercio de Europa.

Varias son las fuentes de riqueza pública, Señora, y ninguna hay indiferente. La agricultura, la industria son manantiales inagotables, pero estériles y estancados cuando no se hallan alimentados por el comercio. Todo, pues, lo que tiende á facilitarlo aumenta el bienestar, la riqueza; y naciones ha habido poderosas solo por la seguridad de sus puertos, por la facilidad de sus comunicaciones. Venecia, Pisa, Génova, son ejemplos elocuentes que nos presenta la historia, y nosotros debemos aprovechar sus lecciones. Cartagena está llamada á reasumir la mayor parte, si no todo el comercio del Mediterráneo, así como España está llamada á absorber el comercio de Oriente y Occidente. Cádiz y Cartagena serán con el tiempo los centros de ese comercio perpétuo que las corrientes y sinistros del Estrecho de Gibraltar no podrán impedir de ningún modo, porque será innecesario atravesarlo.

El comercio es tanto más activo y desarrollado, cuanto mayores garantías y seguridades tiene de buen éxito, y no hay quien pueda proporcionarlas tan fijas y permanentes como Cartagena. Mas para ello se necesita la via férrea que le enlace al centro de la monarquía. Los ferro-carriles españoles del Mediterráneo, naciendo de Madrid van á morir á playas sin abrigo, á radas sin seguridad; ninguno hay que tenga puerto: pero en cambio el único puerto del Mediterráneo no tiene ferro-carril, y será como no tenerlo si no se construye directamente á la Côte. Las necesidades del comercio no pueden cumplirse á medias, y seria un absurdo creer satisfacerlas proponiendo el trazado del ferro-carril de Cartagena á Novelda. Se daría seguridad; es evidente, es muy cierto; pero la seguridad sin la baratura es inútil, y la rechaza el comercio.

La construccion del ferro-carril de Albacete á Cartagena está enlazada con las cuestiones más trascendentales de engrandecimiento nacional; y no comprendemos, Señora, cómo puedan los intereses particulares ó de localidad sobreponerse al patriotismo. Seria preciso desconocer la

historia por completo, sería preciso ignorar las aspiraciones de la nación, y no sospechar siquiera el porvenir de la patria, para quitar á la cuestion del ferro-carril de Albacete á Cartagena el carácter de nacionalidad que en sí encierra.

La provincia de Murcia, al recurrir á V. M., no se halla sojuzgada por un débil sentimiento de sórdido egoismo; defiende, es verdad, sus adquiridos derechos, sus intereses provinciales; pero coloca en primer término, como es justo, los intereses nacionales; sin embargo, no teme el exámen y la comparacion de sus intereses locales. Agrícola, industrial y mercantilmente considerada, la provincia de Murcia puede sostener la competencia ventajosamente con todas las de su clase; entrañando además gérmenes fecundos de produccion y de riqueza incalculables que no necesitan más que el conocimiento, la animacion y la facilidad de las transacciones que dan los medios poderosos, la locomocion de las vias férreas para centuplicarse: ¿sería justo menospreciar los tesoros de sus minas, la fertilidad de sus valles, el desnivel de sus corrientes, la diversidad de sus producciones, la consideracion de sus pueblos y ciudades, á la mezquina rivalidad de intereses individuales? El alma se subleva, Señora, tan solamente al pensarlo. Pero por más que lo creamos imposible, al ver la conducta de la Compañía concesionaria, al notar la falta de cumplimiento de las condiciones legales, al observar que ha trascurrido año y medio sin hacer nada importante, al examinar las causas que pueden influir en que solo se haya hecho algo en las inmediaciones de Cartagena, al pensar que en el término que le queda á la Empresa es casi imposible que pueda dar por terminado el ferro-carril, al calcular la inmensidad de perjuicios que ocasiona á la provincia la lentitud de los trabajos, y los que el Gobierno y la nación tendrán por la falta de los compromisos de los concesionarios, no podemos dejar de dudar; y alarmados é inquietos nos dirigimos á V. M. para rogarla que haga cumplir lo mandado.

Poderosos deben ser los medios de que la Empresa dispone, y en los que confía tal vez para eludir, si no burlar, las prescripciones legales; grandísima su influencia, extensas sus ramificaciones, cuando ha podido hasta hoy sobreponerse á intereses tan respetables y hasta á una ley votada en Córtes y sancionada por V. M. Por lo mismo, midiendo la provincia ese poder absorbente, ha creído que debía oponerle otro poder más altamente absoluto, que es el poder de la ley. V. M., que tiene un corazon tan recto como generoso, y tan español como grande, comprenderá cuánto hay de grande y de español en la cuestion presente. La provincia de Murcia, que no ha olvidado las grandiosas ofertas de su Reina

en ocasiones solemnes, confia en su acendrado patriotismo, y por lo mismo—A V. M. respetuosamente suplica: Que tomando en consideracion todas las razones expuestas, se digne ordenar que se compela, se obligue y apremie á la Empresa del ferro-carril de Albacete á Cartagena á cumplir con lo que la ley tiene mandado; que inmediatamente, y sin pérdida de momento, se activen los trabajos por el extremo de Albacete; que se aumenten en la seccion de Cartagena, y que en atencion al poco tiempo que queda disponible, se planteen en algunos puntos centrales de la linea, puesto que solo con una grande actividad y un desarrollo inmenso podrá la Compañia concesionaria cumplir apenas su empeño en el tiempo legal imprescindible. La provincia de Murcia asi lo espera de V. M., cuya vida guarde Dios muchos años. Murcia 10 de Mayo de 1861.
 =SEÑORA.=A L. R. P. de V. M.=Siguen las firmas.

Señora: El Ayuntamiento, los mayores contribuyentes y la poblacion toda de Albacete recurren hoy reverentes á los piés de V. M. para llamar su Real atencion sobre el estado en que se encuentra la construccion del ferro-carril de esta capital á Cartagena, acordada por la ley de 22 de Mayo de 1859, que las Córtes discutieron y votaron, y sancionó V. M. No parece sino que la Empresa concesionaria que ha de construir esa linea de ferro-carril de tan inmensa importancia para los intereses particulares de esta capital, como para los generales de la nacion entera, es omnímodamente soberana, cuando tan abierta y ostensiblemente prescinde de esa misma ley, no obstante las prevecciones repetidas para su cumplimiento por las Reales órdenes de 26 de Octubre, 28 de Noviembre, 24 de Diciembre de 1860, 22 de Enero y 8 de Marzo del corriente año. Nada, Señora, se ha conseguido todavía á pesar de lo mandado. La Empresa concesionaria de todo se burla y á todo se muestra indiferente como si viviéramos en un país en que la voluntad particular fuera la árbitra de sus destinos, y pudiera sobreponerse á los preceptos de aquella que todos debemos respetar, y á la que ni el pobre, ni el rico, ni el débil, ni el poderoso le es lícito faltar, porque es la garantía firme de los derechos de todos, y sin la que no se comprende ni concibe el orden, que es la base de la existencia de los pueblos. Tanto olvido de la ley, tanto menosprecio de las Reales órdenes publicadas para el cumplimiento de la misma, no puede ni debe, Señora, consentirse ni tolerarse por quien estime en algo el nombre español, porque está en ello interesada la dignidad nacional. Y así á no dudar lo ha comprendido V. M. en

su alta sabiduría, cuando en su justo deseo de evitar los perjuicios que se originan á la nacion y á los pueblos con el injustificable retraso de obras tan importantes, ha dictado su Real orden de 19 de Mayo último, previniendo por última vez á la Empresa del de esta capital á Cartagena que active los trabajos en la escala necesaria para la terminacion de la línea dentro del plazo marcado en la ley, en la inteligencia que si en el término de quince dias no hiciese constar evidentemente que tiene empleados todos los medios posibles y mas eficaces para que en el de dos meses resulten próximamente equilibrados los trabajos en las dos secciones cabezas de la línea, se procederá al nombramiento de una comision facultativa, que examinando las obras existentes manifieste si se halla la Compañía dentro de las condiciones legales, y además si el camino puede hallarse enteramente concluido al terminar el plazo fijado por la concesion, á fin de proceder á lo que haya lugar con arreglo á lo prescrito en el art. 22 de la ley general de ferro-carriles. Pues bien, Señora, tampoco ha importado más tan terminante precepto para la Empresa concesionaria. Atenta hoy solo y exclusivamente á su particular interés, que parece hacerlo depender de la existencia única de la línea de ferro-carril de Madrid á Alicante, sorda al solemne compromiso que contrajo para la construccion de la de esta capital á Cartagena como si los intereses de estas dos provincias nada importasen, ni importasen tampoco los generales de la nacion; intereses creados por una ley, dignos por lo mismo de todo respeto, y preferentes con mucho al individual de la Empresa y de la provincia de Alicante; sorda á todas y tantas prescripciones legales, nada ha hecho ni nada hace que indique siquiera su pensamiento de cumplir como es justo el contrato celebrado, de cumplir con la ley de concesion que sirve de garantía á infinitos capitales en circulacion con motivo tan solemne. Encuéntranse á pesar de lo mandado las obras en el mismo estado; y si Albacete y los pueblos de su provincia celebraron con júbilo la Real orden de 19 de Mayo último, porque creyeron que la Empresa, obedeciéndola, empezaria los trabajos con la actividad que se le tiene prevenida, ese júbilo desapareció siendo reemplazado por un profundo descontento al considerar burladas sus esperanzas y defraudados sus legítimos derechos, puesto que las obras de la línea están paralizadas completamente, como le estuvieran antes.

Y al contemplar, Señora, la conducta de la Empresa, el ánimo decae y se apodera del espíritu la mayor indignacion. ¿Dónde estamos? ¿En qué país vivimos? ¿Trata la Empresa de hacer ilusoria la ley? ¿Quién es, ni cuál es su poder para eludir, ni retardar siquiera su cumplimiento?

Pero, ante el poder de la ley, ¿qué importan los medios con que cuente ó contar pueda la Empresa? ¿Qué importan sus intereses particulares? Acaso para el triunfo de estos piense, como ya se ha indicado por la prensa periódica, en que se le autorice la variacion del trazado partiendo tal vez de Novelda, y ofreciendo por esa variacion al Gobierno de S. M. en cambio una economía de algunos millones de reales.

Mas que no lo ha de conseguir si tal fuere su propósito, de antemano puede asegurarse. Ese ahorro de algunos millones en el pago de la subvencion, si bien puede halagar y seducir al primer golpe de vista, luego que se medita y reflexiona un poco se comprende con la mayor claridad todo lo engañoso que es, y que es mas artificioso que real, y únicamente encaminado al servicio de los intereses particulares de la Empresa, que por más que sea triste decirlo, son los que hasta ahora van triunfando con menosprecio de la ley.

Y no es, Señora, otra cosa: no es propiamente un ahorro, como lo comprenderá la penetracion de V. M. Porque nada significa que el Gobierno de V. M. deje de abonar por la subvencion un número corto de millones de reales, cuando para ello se han necesariamente de sacrificar los intereses de las provincias de Alíacete y Murcia, tantas y tantas esperanzas como al amparo de la ley se concibieron, tantos intereses perdidos, y comprometidos los generales de la nacion, mejor servidos y con mas ventajas y utilidad con la línea de ferro-carril de esta capital á Cartagena que con cualquiera otra.

Comprendiéronlo así las Córtes al discutir y votar esa ley, y así lo comprendió tambien V. M. al darla su Real sancion. Inútil fuera entrar en la discusion de la preferencia que la construccion de esa línea merece, porque esa preferencia tiene la sancion de los legisladores, tiene la sancion de las Córtes y de V. M.

No es de buenos economistas, segun lo proclaman los principios de la ciencia, aspirar al ahorro de unos pocos millones de reales, destruyendo una fuente inagotable de pública prosperidad, como es la que ofrece la construccion de la línea de ferro-carril de esta capital á Cartagena, y cuyas utilidades son incalculables é inmensas por consecuencia natural y necesaria de la vida que el comercio comunicaria á la riqueza agrícola é industrial que tantos elementos cuenta en los pueblos de ambas provincias, y cuyo desarrollo tanto conviene á estos y á los intereses generales de la nacion.

V. M. no ha podido desconocer en su sabiduría cuántos gérmenes de riqueza encierra para el pueblo español la construccion de la citada línea

férrea, y que nada que la contrarie ni altere cabe ni puede aceptarse. Cualquiera modificacion que se hiciera en obsequio de la Empresa concesionaria, sería establecer el mal ejemplo de que la ley es una letra muerta, y con él se sembraría por do quier la desconfianza, que haria vacilar el orden, sin el cual la sociedad es imposible.

Y V. M., escuchando estas mismas consideraciones, y tributándolas el justo respeto que se merecen, ha mandado por su Real orden de 19 de Mayo último que la Empresa, cumpliendo con la ley de concesion, active esas mismas obras por los dos extremos de la línea, y emplee los medios posibles y mas eficaces para que quede concluida dentro del plazo legal.

Estos son, Señora, los deseos justos del pueblo de Albacete, los mismos, exactamente los mismos que animan á su augusta Reina, los deseos de que la Empresa no falte al contrato celebrado y cumpla la ley de concesion, obedeciendo su soberano precepto. De este modo, sobre que se prevendrán los graves perjuicios que se originarian al Estado y á los pueblos por los que se acordó que atravesara la línea férrea de esta capital á Cartagena, se hará sentir á las Empresas concesionarias de ferrocarriles la necesidad en que vienen de cumplir exactamente sus respectivos contratos.

Cese la alarma y la desconfianza, y cúmplase la ley. Este es el grito y el sentimiento unánimes de Albacete y los pueblos de su provincia. Y bien que para que la ley se cumpla haya mucho que hacer, porque nada hay hecho, que la actividad en las obras enmiende en parte el tiempo perdido; y á este fin prevéngase y compélase á la Empresa concesionaria, para que además de activar las obras en la seccion de esta capital á Hellín, las empiece en las secciones intermedias hasta Cartagena, pues solo así podrá verse concluida la línea en el plazo legal, como lo exigen los intereses creados y el mas respetable todavía de que nadie ni otro poder alguno amengüe ni absorba el poder supremo de la ley. En esta confianza

A L. R. P. de V. M. respetuosamente suplican se digne ordenar que la ley sea rigurosamente cumplida, apremiando sin mas tregua á la Empresa concesionaria á la ejecucion de las obras y en el tiempo establecido. Dios guarde dilatados años la vida de V. M. Albacete y Junio 5 de 1861.==SEÑORA.==A L. R. P. de V. M.==Siguen las firmas.

SEÑORA: Si la Municipalidad de Murcia no acudiese, aunque con el mas profundo respeto, á los Reales pies de V. M. para defender los intereses de sus conciudadanos, no seria, Señora, digna de si misma, ni cumpliria con la santidad de sus obligaciones.

Excitados los ánimos con las manifiestas pretensiones de la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena, alarmados los intereses creados al amparo de la ley, y lastimados ya, con solo la duda y los temores, este Municipio seria indigno de la confianza en él depositada si no añadiese al grito de alarma por todas partes esparcido, el eco débil de su acento robustecido con el derecho, la razon y la justicia.

No teme esta corporacion que vuestro digno Gobierno, representacion genuina de la legalidad, falte á la ley de ningún modo: él, que llevó espontáneamente al seno de la Representacion nacional el proyecto de ley del ferro-carril de Albacete á Cartagena donde se discutió y aprobó sancionándolo V. M., no puede, porque seria un absurdo inconcebible, destrozor y anular su misma obra. Pensar otra cosa es temerario; y la dignidad de vuestros Ministros, su consecuencia y su representacion alejan de nuestra mente la sospecha siquiera de que puedan lastimar derechos legítimamente adquiridos, intereses respetabilísimos creados.

Pero, aun cuando abriguemos esta confianza, nos creemos en el deber de oponer la verdad á los sofismas, demostrando una vez más que solo la malevolencia puede tratar de oscurecer lo que está probado hasta la evidencia, lo que está en la conciencia de todo el mundo.

La voz de V. M., que ha dicho en este asunto ilustrado por el voto de las Córtes su última palabra, nos relevaria de nuevos razonamientos si no se tratase de fascinar á la nacion con promesas de economías ilusorias, si no se viese la tendencia á sorprender á vuestro Gobierno. Permítanos V. M. por lo mismo, que descendamos de la régia esfera en que V. M. se encuentra al terreno de la discusion, y dignese perdonarnos si al dirigirnos á V. M. deseamos llamar la atencion de vuestro ilustrado Gobierno y de vuestros pueblos, que son nuestros hermanos, con objeto de defender nuestros intereses y el bien público, amenazados por una Compañía de capitalistas, en su mayor parte extranjeros.

En una exposicion que esa Compañía ha elevado al Ministro de Fomento se permite decir que el proyecto de ferro-carril de Albacete á Cartagena tiene contra sí la animadversion pública y la opinion general, y esto es, Señora, lo que primero negamos. Ni en el seno de la Representacion nacional ni por la prensa se ha dicho jamás nada en contrario. Todo cuanto hay de mas inteligente y de mas digno en nuestra patria ha con-

fesado la importancia, la conveniencia y la necesidad de la via directa y lo mas corta posible de Madrid á Cartagena. La célebre informacion parlamentaria, las discusiones de las Córtes, el dictámen de la ciencia, apoyado en datos irrecusables que no han sido negados ni contradichos, tienen mas fé que el aserto de una Compañía especuladora que ha faltado á la verdad solemne y públicamente como mas adelante probaremos. Si la Representacion nacional no es el reflejo legitimo y verdadero de la opinion pública; si la prensa y la tribuna nada absolutamente significan; si la firme voluntad y la alta sabiduria de la Reina, que son la síntesis de la voluntad y de la sabiduria nacional en los gobiernos representativos no manifiestan la opinion pública ¿tendremos que ir á buscarla en las declaraciones contradictorias de una Compañía financiera?

Pero si causa asombro, Señora, lo que este Municipio deja expuesto, no asombro sino indignacion ocasiona la pasmosa serenidad con que se afirma que la via férrea de Albacete á Cartagena recorre los terrenos mas incultos y estériles de España, atravesando una poblacion que en su conjunto asciende á 27.702 habitantes. ¡Ah Señora! ¡Cuán necesaria es á la impresionabilidad de la naturaleza humana el freno saludable de los respetos sociales! No olvidará este Municipio que está ante V. M.; que de otro modo, calificaria cual se merecen esos sofismas. Mas sin embargo, ¿no nos será permitido decir que encierran, ó una crasísima ignorancia, ó un refinamiento de egoismo inconcebible? ¿Cómo, Señora, los valles de los rios Mundo y Segura que tiene que recorrer la via necesariamente ó pasar á ellos tangente, los terrenos mas ricos y mas fértiles de España, con una vegetacion inconcebible, casi intertropical, donde la tierra no descansa nunca, siendo la mejor cultivada del mundo; aquí, Señora, donde una tahulla de tierra, equivalente á 1.600 varas cuadradas ó superficiales, llega á valer en venta hasta 10, 15 y 20.000 reales, como sucede en los lugares del rio, produciendo una renta cuantiosísima; aquí, Señora, donde la variacion de los cultivos que necesariamente establecerá la via férrea, hará que la produccion y poblacion se centupliquen, se dice que se hallan los terrenos mas incultos, estériles y despoblados de España! ¿De qué sirven los datos oficiales publicados por vuestro Gobierno?

La Empresa concesionaria ha creido sin duda sorprender la buena fé de vuestros dignos Ministros, y ha presentado números incompletos é intencionalmente equivocados. No podemos hacer á esas altas capacidades financieras tan cándidas que crean que los ferro-carriles se hacen para explotar exclusivamente los puntos por donde pasan. Estas vias tienen una esfera de atraccion que se extiende á muchos kilómetros de sus costados;

y dentro de esa esfera de atracción tiene el ferro-carril de Albacete á Cartagena una riqueza imponible de 68 millones, y una población que se eleva á mas de 450.000 habitantes. Pero aun suponiendo que así no fuese, ¿cómo no incluye la Compañía concesionaria en el número de los habitantes de los pueblos por donde pasa la línea siquiera todos los comprendidos en sus municipalidades? ¿Por qué no cuenta sino exclusivamente con los habitantes del casco de las poblaciones, y excluye á los de las vegas y campos que las circundan, cuando de estos muchísimos se hallan solo distantes algunos pasos y cuando mas algunos centenares de metros de esos pueblos?

Pero dejando estos argumentos, que mas claramente explanados hallará V. M. si se digna mirar el adjunto apéndice, vamos á presentar á vuestra elevada consideración las manifestaciones de la Empresa. En documentos públicos, Señora, la Compañía del ferro-carril de Albacete á Cartagena ha declarado que la adquisición de nuestra vía férrea por el trazado de Hellín y Cieza era la consecuencia de largos y detenidos estudios, en virtud de los cuales y de las mas lisonjeras esperanzas para el porvenir del camino se habia decidido á enriquecer con su adquisición la red férrea de que es poseedora, en la seguridad de la amplia remuneración que habia de dar á sus capitales. Despues de copiar casi las mismas palabras de la Compañía concesionaria, ¿podrá añadir este Municipio nada que sea mas concluyente?

La Municipalidad de Murcia, que no trata de rivalizar, ni desca perjudicar los intereses de otros pueblos que son tambien españoles, no quiere contradecir lo que la Empresa concesionaria ha estampado acerca del ramal de Novelda respecto á su riqueza, respecto á su población. Si los censos y los anuarios estadísticos arrojan una riqueza de 19 millones, y una población de 163.000 habitantes para la esfera de atracción del ferro-carril por Novelda; si estas mismas publicaciones oficiales elevan á más del triplo la riqueza, y muy cerca del cuádruplo la población de la línea de Albacete á Cartagena por Hellín, Calásparra y Cieza, V. M. y su entendido Gobierno sabrán juzgar á la Empresa.

Lo que sí no puede dejar pasar en silencio este Municipio, es la idea de que Cartagena distaria solo cerca de 15 kilómetros mas que por la vía directa del centro de la Monarquía. En tanto que no se cambie lo que es hipotético en certeza, permítasenos que estemos á lo que la ciencia ha calculado. A más de un doble se extiende el aumento de distancia que tendria de la corte Cartagena por Novelda; y Murcia, Señora, la capital de uno de vuestros antiguos reinos, la quinta en riqueza pública imponible de

la nacion española, tendria que llegar al centro de vuestra Monarquía con un rodeo de mas de 70 kilómetros.

Solo una verdad encontramos en la exposicion ya citada, y es que la línea por Novelda atraviesa las vegas de Murcia y de Orihuela. En efecto, no las recorre, las atraviesa, tocando apenas el límite oriental de la nuestra, y dejándonos tan aislados como si no se construyera. La perturbacion que esto ocasionará á los intereses de esta localidad será tan inmensa como funesta. No le conviene tanto á esta vega su fácil comunicacion con Cartagena, como la prontitud y baratura con la meseta central de las Castillas. Allí tiene sus principales mercados y el cambio de su riqueza.

La base del cultivo en esta vega son los cereales, que desaparecerán si la línea férrea se construye directamente, sustituyéndolos con las legumbres, hortalizas y frutales; pero con un aumento tan extraordinario de produccion, que su cálculo asombra. Una tahulla de tierra dedicada al cultivo ordinario, produce por término medio de 60 á 80 reales; mas por el cultivo extraordinario á que tendrá que reducirse con la via férrea, producirá más de 540. Cien mil son las tahullas que cuenta el término de esta vega, y solo con sumar esos términos se tendrá un dato preciosísimo para estimar como una quimera las supuestas economías que al Tesoro pretende regalar la Empresa.

Se dirá que con una ganancia tan estupenda, ¿cómo es que no se arrojan propietarios y colonos á especulaciones tan completas? Los que así discurren ignoran que la condicion primera, indispensable y suprema que requiere esa clase de cultivo es la pronta y fácil salida y que la conduccion sea barata. Además se necesitan abonos ricos que completamente escasean, y serian abundantemente arrastrados con economía de los puntos en donde para nada se emplean.

Muchísimos propietarios han variado ya sus cultivos con la esperanza halagüeña de ver sus tierras cruzadas por la ansiada via férrea; y si se vieran burlados, Señora, reclamarían con justicia al Gobierno de V. M. la indemnizacion legítima de sus inmensas riquezas gastadas inútilmente al amparo de una ley que no pudieron creer que fuese una quimera. ¿Dónde estaria entonces la economía de los 47 millones? Pero aun cuando así no fuese, el aumento de riqueza ¿no compensaria abundantemente y con usura al Tesoro público esa economía supuesta?

Si no temiese esta Municipalidad abusar de la bondad de su Reina, expondría los perjuicios que al Erario traería la via férrea de Albacete á Cartagena con su trazado por Novelda. La marina mercante y la de guerra, la fábrica nacional de pólvora, el parque de Artillería de Cartagena,

demostrarán con sus datos que esa economía tan ponderada es una economía funesta que costaría al Tesoro público anualmente más de tres millones, como está probado, no por cálculos, sino con datos oficiales en una publicacion fidedigna.

Por todo, pues, cuanto se deja expuesto, Señora, y por todo lo que calla esta Municipalidad y que V. M. penetra con su sabiduría suprema:

A V. M. rendidamente llega y la suplica y espera, no solo que desestime la exposicion de la empresa del ferro-carril de Albacete á Cartagena, sino que excite al Gobierno, si excitacion mereciera, para que haga cumplir la ley; y en atencion á que ya le resta poco tiempo para dejar concluida esta importante construccion á la empresa, se la obligue á activarla por los dos extremos de la línea, y tambien por algunos puntos centrales; ó de lo contrario, que vuestro digno Gobierno, manteniendo vuestra Real orden de 19 del pasado, declare la caducidad y conclusion del contrato.

La Municipalidad de Murcia así lo espera de su idolatrada Reina, cuya vida guarde Dios muchos años. Murcia 10 de Junio de 1861. = Señora: A L. R. P. de V. M. = Siguen las firmas.

APÉNDICE.

El trazado del camino de hierro de Albacete á Cartagena atraviesa los terrenos más ricos, más poblados y mejor cultivados de España, como son los que constituyen los valles de los rios Mundo y Segura, á que hay que agregar los de los menos notables Argos, Quipar y Mula. En su trayecto atraviesa los pueblos de

	Habitantes.	
Pozo-Cañada.	1.478	} 27.302
Tobarra.	4.376	
Hellín.	7.632	
Calasparra.	2.677	
Cieza.	7.983	
Molina.	3.556	

Para los cuales la Empresa del expresado ferro-carril dá una pobla-

cion de 27.702 habitantes como queda expresado, á pesar de que su verdadera poblacion se eleva á 38.247, en esta forma:

	Habitantes.	
Pozo-Cañada.	1.478	} 38.247
Tobarra.	6.442	
Hellín.	11.127	
Calasparra.	3.614	
Cieza.	9.316	
Molina.	6.370	

El ferro-carril de Albacete á Cartagena por el trazado del Gobierno comprende dentro de su esfera de atraccion y en la zona que ha de beneficiar, además de las poblaciones anteriores, una multitud de pueblos de los mas ricos que distarán del trazado, el que más, de 25 á 30 kilómetros, hallándose algunos en el centro mismo de la línea. El número de habitantes de estas poblaciones se eleva á 116.378, en esta forma:

Habitantes.	Habitantes.
Alcantarilla.	4.083
Librilla.	1.242
Albama.	5.763
Aledo.	1.485
Totana.	8.763
Pliego.	2.579
Mula.	9.634
Albudeite.	1.209
Campos.	1.180
Cotillas.	1.841
Alguazas.	1.693
Lorquí.	1.094
Centí.	1.369
Archena.	3.364
Villanueva.	806
Ulea.	788
Ricote.	1.594
Ojós.	950
Blanca.	2.458
Abarán.	2.652
Abanilla.	4.324
Fortuna.	5.490
Bullas.	5.072
Caravaca.	14.326
Cehejín.	8.710
Moratalla.	10.319
Ontúr.	1.473
Pétrola.	1.074
Peñas de San Pedro.	3.417
Liétor.	2.181
Albatana.	960
Pozo-hondo.	2.787
Pozuelo.	1.736
SUMA TOTAL.	116.378

Si á este número de habitantes se agregan los 38.247 de los pueblos anteriores, y además los de la capital, Beniel, Pacheco, San Javier, San Pedro de Pinatar y Cartagena con su partido judicial, que estarán mas beneficiados con el trazado directo, y los de los partidos judiciales de Lorca y Yecla, que no hemos querido colocar en la lista anterior por distar más de 30 kilómetros de la línea, así como Mazarrón que no se incluye por la misma razon; si además se añaden los correspondientes á los partidos judiciales de la provincia de Albacete, que necesariamente han de ser bene-

ficiados por esta linea, como son Alcaráz, Casas Ibañez y Yeste, tendremos, sin contar con las avenidas naturales de las provincias de Almería, Jaén y Granada, y sin contar tampoco con las del rico partido de Orihuela, mas beneficiado con el trazado directo por Cieza á Albacete que por el de Novelda, una suma de poblacion equivalente á 489.690 habitantes, porque á los pueblos primeramente enumerados, cuya poblacion asciende á 38.247. á los de la segunda lista que suman 116.378, hay que agregar los siguientes :

	Habitantes
Murcia.	89.344
Beniol.	2.040
Pacheco.	7.181
San Javier.	3.208
San Pedro de Pinatar.	1.650
Mazarron.	8.080
Partido judicial de Cartagena.	67.303
Partido judicial de Lorca.	56.367
Partido judicial de Yecla.	22.280
Partido judicial de Alcaráz.	31.074
Partido judicial de Casas Ibañez.	23.720
Partido judicial de Yeste.	20.875
SUMA.	335,065

Todos los qué, componen la respetable suma de 489.690, superior á la que hemos consignado en la exposicion.

Lo mismo que hemos demostrado la poblacion, podriamos probar la riqueza, sacando los datos de los documentos oficiales del Gobierno. Pero no queremos extendernos mas, contentándonos solo con decir que, segun los cálculos científicos de personas autorizadas por su posicion oficial y sus conocimientos, el trazado del ferro-carril de Murcia y Cartagena por Novelda alejaria del centro de la Monarquía á estas poblaciones, la primera en más de 70 kilómetros, y la segunda en más de 50, dejando además toda la provincia de Albacete sin beneficio y la mayor parte de la de Murcia.

Murcia 10 de Junio de 1861. = El Marqués de Pinares, *Presidente*. = José Maria Ballester, *Secretario*.

SEÑORA: La Junta Directiva de la Sociedad metalúrgica de las fábricas de San Juan de Alcaráz, á V. M. reverentemente espone: Que ha seguido siempre con viva ansiedad toda discusion en que se ha tratado de la construccion del ferro-carril directo de Albacete á Cartagena. Los in-

tereses del acreditado establecimiento, cuya administracion le está confiada, no le han permitido nunca, ni le permiten hoy, obrar de otra manera. La extension dada á los productos de su elaboracion, la baratura con que desea concurren estos en los mercados nacionales con cualesquiera otros similares del extranjero, hace que sea cuestion la más importante para las operaciones de la Compañía, estrechamente enlazadas con el beneficio del país, la celeridad y la economía de los trasportes. La fabricacion que por la misma se desarrolla, no tiene su primera materia solamente en las minas que explota. La calamina que dan estas se ha de unir al cobre y estaño que vienen de fuera, y elaborados los productos de su afanosa industria, han de buscar constantemente mercados que los consuman. Situadas las fábricas de San Juan entre las ásperas montañas en que tiene su nacimiento el rio Mundo, allí donde la naturaleza puso un criadero de mineral y un salto de agua, ejemplo de los muchos con que este rio y el Segura brindan á la actividad humana en los continuos desniveles de sus cauces, han de traer de lejos otras materias que necesitan, y lejos han de llevar sus efectos elaborados. En tal concepto su importacion y exportacion precisas, hállanse en relacion poderosa con el sistema de comunicaciones de la nacion, pero especialísimamente con las que tienen por punto de trayecto á Hellín, natural entrada y salida de sus trasportes y sitio de contratacion de esos trasportes mismos, hoy que por desgracia hay que hacerlos en tanta extension por acarreo.

El Gobierno de V. M. en su alta tutela sobre cuanto atañe á la prosperidad general y particular de la nacion y de sus respectivas localidades, ha enlazado sábiamente las carreteras transversales con esa preciosa artéria del ferro-carril de Albacete á Cartagena, y una de ellas ya subastada y que inmediatamente se va á construir, es la que desde Yeste irá á terminar en la estacion de Hellín pasando por Elche de la Sierra. Este punto es comun al camino que hoy une á Riopar y San Juan con la misma estacion, y desde estos pueblos no tardarian en abrirse los cortos brazos que los unan con la citada villa de Elche y con la de Siles ó Villanueva, que se hallan sobre la otra carretera de Jaen á Alcaráz, cuya construccion se está terminando. Alimentada y fomentada de este modo préviamente la estacion referida de Hellín con sus naturales derivaciones, que forman, y formaron siempre, unas corrientes de comercio que se extienden desde Andalucía al reino de Valencia, en direccion de Sud á Levante, pero entorpecidas hasta ahora por las dificultades de las comunicaciones, que solo con pena ha vencido el poder de atraccion que tiene el tráfico entre comarcas cuya vida reciprocamente sostiene, seria, no solo para

ellas, sino para el establecimiento industrial de San Juan un funesto desengaño y un gravísimo perjuicio, hallar desconcertado todo el plan del Gobierno de V. M. por las recientes aspiraciones de la Empresa concesionaria del ferro-carril mencionado, que intenta hoy, contra las leyes, *no construir* lo que V. M. y las Cortes del reino, despues de multiplicados estudios científicos y madura deliberacion decretaron que se construyera; lo que esa Empresa se obligó á construir por un solemne contrato; lo que debiera estar hoy casi en su mitad construido, segun las condiciones de la Ley de 22 de Mayo de 1859 y de la subasta que siguió al abrigo de las cuales tantos intereses, tantos valores, tantas transacciones respetabilisimos, sagrados todos, se han creado, entre los que la Sociedad exponente cuenta y encomienda á la soberana proteccion de V. M. los suyos propios.

Por tanto: A V. M. respetuosamente suplica se digne mandar que sin la menor demora, despues de tantas, se obligue á la Empresa concesionaria del ferro-carril directo de Albacete á Cartagena á igualar y adelantar rápidamente sus trabajos en toda la extension de las dos secciones extremas de la mencionada via y principal y preferentemente en la de Albacete á Hellín, ó aplicarle, trascurridos los plazos de la Real orden de 19 de Mayo último, la pena de caducidad y pérdida del depósito con que está tan justamente conminada.

El cielo guarde la preciosa vida de V. M.

Madrid 22 de Junio de 1861. = SEÑORA. = A L. R. P. de V. M. =
Por la Comision activa de la Compañía de San Juan de Alcaráz *J. Pelogra.* = *José Ceriola.*

SEÑORA: D. José Almazán, Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos y mayor contribuyente por territorial en Murcia y Cartagena, eleva hasta vuestro angusto Trono su humilde voz en su defensa como Ingeniero y en la de sus intereses como terrateniente, lastimadas ambas cosas por la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza, Alicante, Córdoba y Cartagena, con motivo de la exposicion dirigida á vuestro Gobierno en 28 de Mayo próximo, á fin de no construir el camino de Albacete á Cartagena tal y como está acordado, y sí hacer otro completamente distinto que partiendo de la estacion de Novelda termine en Cartagena con un ramal á Murcia.

El exponente conocia, Señora, el grande interés de la Compañía nombrada en realizar ese proyecto que presenta con el inofensivo nombre de

una simple variacion, pues que ella no ha ocultado nunca sus deseos ni privada ni públicamente; conocia que para lograrlo se serviria de cuantos medios estuviesen en su mano, pero nunca creyó que apelase á manchar el nombre de un Ingeniero que, celoso de su decoro, habia de volver pronto por él, y que al rechazar tan injustificado ataque, al vindicarse á los ojos de su Reina y de su patria, era fácil que fuese mas allá, y añadiese su enérgica, aunque poco autorizada voz, á la general que resuena hoy en las provincias de Murcia y Albacete. Así se ha verificado en efecto, Señora, pero antes de entrar en el exámen de la grave cuestion suscitada por la Compañía me voy á permitir contestar á las dos objeciones con que se pudieran desvirtuar mis palabras.

Nombrado por la Direccion General de Obras públicas para hacer el estudio del ferro-carril de Albacete á Murcia y Cartagena presenté á su tiempo todos los documentos que forman el proyecto de una obra de esta especie. Remitidos á exámen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, su favorable informe y vuestra Real aprobacion recompensaron plenamente mis desvelos; y si todavia existiera algun complemento posible á tan concluyente sancion, el voto unánime con que las provincias de Albacete y Murcia piden la realizacion de ese mismo proyecto prueba que no me equivoqué en lo que mas convenia á sus intereses, y esa actitud tan decidida que han tomado en su defensa constituye, Señora, la mas pura satisfaccion, el triunfo mas honroso á que puede aspirar un Ingeniero.

No es pues el desahogo de un amor propio exagerado el que me guía á los piés del Trono, no; la responsabilidad del Ingeniero cesa desde el momento en que no solo se aceptan sus trabajos sino que se los estima como buenos; es la necesidad, como ya he dicho, de vindicarme del cargo que contra mí se desprende al leer una y otra vez en la exposicion de la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena que el proyecto fué ligeramente estudiado, y al ver cómo la Compañía se ampara de esa suposición para inferir á comarcas extensas perjuicios sin cuento y grandes perturbaciones en su produccion y su riqueza, haciéndome aparecer como la causa primera que motiva la variacion, y concitando contra mí la animadversion quizá, la duda cuando menos, de las muchas y respetables personas interesadas en este asunto. No es la sola pequeñez de mi personalidad lo que me lleva hasta V. M.; es rechazar aquel inmerecido cargo; es velar por el buen nombre de la honrosa Corporacion á que con orgullo pertenezco; es devolver á la razon y á la verdad su imperio lo que pone en mi mano la pluma; y ya

que por una rara coincidencia mi interés particular de terrateniente converge al mismo fin, lejos de ocultarlo lo presento.

Y no se alarme vuestro Real ánimo, Señora, oyéndome invocar el interés particular como uno de los móviles que acepto para justificar mi determinación; el interés particular considerado superficialmente es una tacha imaginaria que pone la desconfianza ó la duda al lado de cada dato, de cada idea; pero cuando se le mira de frente, cuando se le considera de cerca, la tacha se convierte en garantía cuando no en justo derecho. Sin el interés particular la industria, el comercio, la sociedad entera no existirían; á él toca estudiar y dilucidar las cuestiones, á jueces imparciales el fallarlas: él ha inducido á la Compañía del ferro-carril de Cartagena á proponer ese nuevo proyecto, y él impulsa á las numerosas poblaciones lastimadas á protestar contra esa variación. Sobre el interés particular está basado nada menos que el mecanismo de la administración de justicia; y cuando ese interés es legítimo y confesable, cuando se le restringe en los límites del decoro y de la conveniencia pública, lejos de sonrojar al que toma su voz, le enaltece. Conjeturaba, Señora, las dos objeciones que habían de hacerse á mi escrito, y adivinándolas, anticipo su contestación.

La exposición de 28 de Mayo del presente año elevada al Gobierno de V. M. por la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena intenta disculpar la lentitud con que procede en aquellas obras, califica de dura la conducta del Gobierno al publicar en el periódico oficial vuestra Real Orden de 19 del mismo mes y presenta desembozadamente su pensamiento, proponiendo con el nombre de una *modificación* al trazado, el que este apranque de la estación de Novelda en vez de partir de la de Albacete.

Para disculpa de su morosidad cita la fecha del 21 de Febrero próximo pasado en que quedó resuelto el incidente de ir por debajo de Chinchilla el camino; manifiesta que ha tenido que *empezar por la formación de un nuevo proyecto, y por hacer una serie de estudios como si no se hubiese hecho ninguno*; y añade, *que se ha detenido, juzgando, á su modo de ver con razon, que si el camino no fué bien estudiado, si su trazado no fué sino un anteproyecto, quizá pudiera el Gobierno variar de opinion acerca de la conveniencia del trazado directo, y en este caso mayor seria la indemnizacion para entrar en un arreglo, cuanto mayor fuese la cantidad de obras ejecutadas.*

Sensible es, Señora, que apenas empiezan las disculpas de la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena, empiecen tam-

bien á omisiones que podrian creerse intencionadas ó inexactitudes manifiestas. La Compañía estaba en su derecho replanteando una buena parte del proyecto aprobado, y así como lo hizo con 25 kilómetros en el campo de Cartagena al año de poseer la concesion, así pudo verificarlo al dia siguiente de obtenida, porque para ello ni tenia *que empezar por formar un nuevo proyecto*, ni necesitaba *una série de estudios como si no se hubiese hecho ninguno*, ni era preciso otra cosa que tomar el proyecto que el Gobierno le daba, llegarse al terreno y marcar la línea. Además, en 28 de Noviembre de 1860, es decir, tres meses antes de la fecha que cita la Empresa y seis antes de vuestra Real orden de 19 de Mayo próximo pasado tenia aprobados los planos definitivos entre Pozo-Cañada y Hellin, ó sea en 54 kilómetros, sin proceder á su replanteo, á la medicion de las heredades ocupadas por la via, á su apreciacion, y á ninguno de los trabajos preparatorios á la ejecucion del ferro-carril, cuanto más á la ejecucion misma. Tenia expedita toda la documentacion para trabajar pero no lo hacia quizá porque cada terraplen, cada desmonte, cada obra no fuese un obstáculo al Gobierno si un dia queria variar de *opinion acerca de la conveniencia del trazado directo*, y la Compañía, con notable prevision, no queria crear entorpecimientos que dificultasen esas miras del Gobierno.

Si se compara la fecha del 29 de Noviembre de 1859 en que se verificó la concesion, la del 28 de Noviembre de 1860 ya citada y las de todas las advertencias hechas á la Empresa, solo resulta, Señora, la solicitud de vuestro Gobierno para que se construyese la línea con arreglo á la ley, y la indulgencia, no el excesivo rigor, con que ha procedido para con la Empresa.

¡Que el camino no fué bien estudiado! V. M. comprenderá fácilmente que despues de aceptado por la única autoridad pericial y facultativa que hay en la Peninsula, por la respetable Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y despues de aprobado, de acuerdo con su informe, por V. M., no procede semejante calificacion á un proyecto que consta de todos los documentos exigidos por la ley y de algunos más. Memoria descriptiva, planos generales y particulares, perfiles longitudinal y trasversales, presupuestos de construccion, de reparacion y conservacion de la línea, presupuestos del material de explotacion, de su reparacion y conservacion, y tarifas de precios máximos para peaje y trasporte, es cuanto se le pide al Ingeniero en el art. 16 de la ley general de ferro-carriles; pues, Señora, todo ello, y además los planos detallados de las obras de fábrica, los de todas las estaciones y casillas de guarda, y el

cálculo de ingresos y gastos, forman el proyecto del camino de hierro de Cartagena.

Y no podía ser otra cosa en un proyecto que presentaba el Gobierno al Parlamento, que habia de servir de base á una ley, y del que, al examinarlo, se habian de reclamar los documentos que faltasen, si así hubiera llegado á suceder. ¿En qué consiste pues la ligereza del estudio? ¿En que yo, ó por modestia, ó por descontentadizo de mis propias obras, lo llamé anteproyecto, como pudiera haberlo llamado proyecto definitivo? ¿En que indicaba que el trazado era mejorable, y decia cómo? ¿Y qué proyecto hay en el mundo que no sea susceptible de mejoras, y en que no se introduzcan al realizarlo? Los proyectos de ferro-carriles solo sirven, y así está prevenido en los formularios que rigen á su redaccion, para conocer las circunstancias capitales de las líneas, los medios mas adecuados de llevarlas á cabo y sus costos aproximados, prohibiéndose terminantemente entrar en minuciosos detalles, por haber demostrado la experiencia que no hay uno siquiera en que al construir el camino no se modifiquen mas ó menos los primitivos planos. Y no se deduzca un cargo hácia los autores de esos proyectos por lo que la experiencia enseña: los Ingenieros del Gobierno, colocados á una altura administrativa adonde no alcanzan bastardos intereses y con una posicion independiente que facilita la imparcialidad, estudiamos los proyectos bajo el punto de vista de *la conveniencia pública*; las empresas acostumbran á estudiarlos bajo el de *su conveniencia particular*: nosotros buscamos la bondad, la solidez, la duracion de las obras; ellas buscan la economía, y á fuer de quererla llevar hasta el mas insignificante detalle, exageran tanto la disparidad de las dos maneras de ver la cuestión, que hay líneas cuyos planos de ejecucion apenas se parecen á los que la dieron origen.

Los proyectos hechos por los Ingenieros del Gobierno con las condiciones antedichas montan á crecidos costes, que sirven de base para graduar la cantidad con que el Estado subvencionará la línea; las Compañías cambian luego el orden: obtenida la subvencion, el problema que ha de resolver el nuevo estudio del proyecto es que pueda realizarse, si no con ella sola, añadiéndole lo menos posible. Esa es, Señora, la explicacion de los estudios á que se entregan las Compañías concesionarias de ferro-carriles; y siendo ellas las que espontáneamente los buscan y las que provocan esas variaciones, que por lo general redundan en contra de la bondad del camino, siendo ellas las que, fijas en su conveniencia particular, emprenden esas investigaciones, díganlo así y tengan la conciencia de sus obras, pero no quieran concitar sobre los Ingenieros del Gobierno la pre-

vencion del público; no extravien la opinión de la inmensísima mayoría de las personas ajenas á estos asuntos y no quieran hacer á los Ingenieros responsables de lo que no lo somos.

Vuestro Gobierno, Señora, que por lo general se muestra sumamente benévolo con las variaciones propuestas por las Compañías, exige en cumplimiento de los artículos 7.º, 8.º y 9.º del pliego de condiciones generales de 15 de Febrero de 1856, los proyectos definitivos de las obras antes de autorizar su construcción; y haciendo esto mismo la Compañía concesionaria de los ferro-carriles de Albacete á Cartagena en las líneas de Zaragoza y Andalucía, haciéndose también en la del Norte, y en todas, absolutamente en todas, porque es regla general para cuantas empresas hay, es muy notable, Señora, que la del ferro-carril de Albacete á Cartagena haya querido asirse de semejante argumento, incurriendo á la vez que en una falta de ingenuidad en la singular contradicción de tener por mal estudiado un proyecto del cual ha replanteado y ha aprovechado todo cuanto ha emprendido que es una mitad de él.

Queda por rebatir la idea de haberse detenido la Compañía del ferro-carril de Albacete á Cartagena en ejecutar las obras por si el Gobierno variaba de opinión; y ciertamente, Señora, que esa esperanza de variar el trazado es la que parece ser la verdadera causa de haber detenido y seguir deteniendo á la Empresa en no impulsar las obras, como tenía y tiene obligación de hacerlo. La teoría de hacer un contrato libre y espontáneamente, y no cumplirlo por si una de las partes muda de parecer en lo sucesivo, es tan nueva en el derecho, que destruyendo las incontrastables bases en que este descansa, tendría su admisión por consecuencia inmediata la de que, manteniéndose siempre ambas partes contratantes á la expectativa, no se realizaria jamás contrato alguno. ¡Imposible parece, Señora, que se verifique el que reunidas varias personas dignas y respetables, cada una de las cuales aisladamente y como particular no aceptaria deducciones tan absurdas, acepten esas mismas deducciones cuando pierden la individualidad para llamarse en conjunto *Sociedad de tal cosa*; y sin embargo, ese fenómeno se observa en muchas juntas ó reuniones, y de él es un ejemplo flagrante la exposicion de la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena de 28 de Mayo de 1861!

Descartados estos preliminares, voy á examinar la cuestion verdaderamente grave de si el ferro-carril á Murcia y Cartagena debe partir de Albacete ó de Novelda, y anticipadamente me atrevo á reclamar de V. M. toda su indulgencia, que bien la he menester por la mucha extension que el asunto requiere.

El pensamiento de un camino de hierro hacia Cartagena, es tan antiguo como el hablar en España de ferro-carriles, pero con lo que se formó realmente una opinion decisiva fué con la célebre *Informacion parlamentaria hecha por la comision de ferro-carriles, nombrada por el Congreso de los Diputados en 10 de Enero de 1850*. En este notable libro, que tanto honor hace á la sabiduria de la Comision, como á la de muchos de los informantes, se encuentran perfectamente esclarecidas las cuestiones que habian de tratarse en la ley, y entre ellas la influencia de los caminos de hierro en la defensa del territorio, y la demarcacion de las líneas principales. Ilustraron la cuestion estratégica que va aneja á los ferro-carriles grandes notabilidades militares de nuestro país, y todas convinieron en su grande importancia, como medios de concentrar en pocas horas grandes masas en puntos dados, y de abastecer á los ejércitos con los recursos que prestasen comarcas lejanas, fijándose muy particularmente en las vias perpendiculares á las fronteras de Francia y Portugal, y á la costa del Mediterráneo frente á la Argelia, como puntos mas vulnerables, así como tambien en las que debian tener los ferro-carriles paralelos á las costas y fronteras.

En este concepto no dejan de ser notables las palabras pronunciadas por el general Concha (D. José de la) en la sesion del 27 de Abril de 1850. *En el caso de una guerra con la Francia, podemos estar hoy tambien amenazados por un desembarco en las costas de Alicante y Cartagena, pues sabido es que desde sus posesiones de Africa á nuestro litoral hay una cortisima travesía. Cuantos caminos, pues, se hicieran desde Madrid á aquel litoral serian sumamente ventajosos considerados militarmente, porque nos permitirian reunir con prontitud tropas del interior, y aun de los mismos ejércitos de operaciones, sobre cualquier punto, en el caso de que fuese necesario por aquel motivo*. Y las siguientes, que pronunció en las Cortes Constituyentes en 3 de Mayo de 1855 el Sr. Ministro de Fomento (Luxán). *¡Ojalá pidiéramos tener muchas líneas férreas que fuesen al Mediterráneo; al Mediterráneo, que la Francia en algun tiempo ha querido llamarlo lago francés! ¡Ojalá y que tuviéramos muchas líneas férreas que fuesen al Mediterráneo, en donde hoy se están ventilando las grandes cuestiones de Europa; al Mediterráneo, en donde enfrente hay otro mundo que era nuestro, pues de allí vinieron los que conquistaron nuestro territorio y lo poseyeron por setecientos años, y adonde debiera habernos llevado el espíritu guerrero que nos guió en otro tiempo, para extender la dominacion española en Africa! Esas eran las Américas que debíamos haber conquistado, y que teníamos á un*

paso de distancia cuando las fuimos á buscar á miles de leguas para perderlas luego cuando se rompieron los lazos que las unian con nosotros. El Africa, que ha traído á la Francia frente á Algeciras; á esa Francia que nos abraza por los Pirineos y por el Sur donde está la desembocadura de la mayor parte de nuestros rios, por donde hay mas facilidad para penetrar en nuestro país, y por donde han penetrado todas las invasiones que se han establecido por algun tiempo en él. ¡Ojalá tuviéramos muchos caminos de hierro que fueran al Mediterráneo, donde tenemos tantos intereses, donde tenemos esas joyas de las Baleares, tan codiciadas por naciones mas poderosas! ¡Ojalá tuviéramos recursos para acumular todos los medios de defensa, de comercio, de industria, de civilizacion que necesitamos hácia esos puntos! Lejos de mirar como un mal, como un perjuicio, que se dirijan líneas de ferro-carriles al Mediterráneo, tengo por una cosa felicísima que la primera línea, no habiendo sido la del Norte, sea la de la costa de ese mar.

Examinando la misma cuestion los Sres. Mazarredo, Piélagos, Luxán y Buenaga manifestaron terminantemente que los intereses militares exigian que el ferro-carril del Mediterráneo terminase en Cartagena, siendo tan expícito el último, que dijo: *La línea del Mediterráneo principiada ya y que generalmente se supone dirigida á Alicante, ¿no deberia con mas justicia inclinarse á Cartagena? ¿Qué exige un buen puerto de comercio? Fondeadero cómodo y seguro, facilidad para el establecimiento de astilleros, vasta capacidad interior; ¿Y ofrece estas condiciones Alicante donde se pretende hacer afluir el comercio de Oriente? Seguramente que no, al paso que Cartagena añade á ellas la muy importante de ser el gran puerto militar del Mediterráneo. Así, aunque por razones que no alcanzamos, los intereses del comercio hiciesen conveniente el puerto de Alicante para punto de partida del camino de hierro del Mediterráneo, las consideraciones militares exigen imperiosamente que se dé la preferencia al de Cartagena.*

Pasando luego la Comision á fijar las líneas principales de ferro-carriles, los Sres. Ardanaz y Luxán dieron tambien la preferencia á Cartagena en el Mediterráneo, anteponiendo á ella Valencia el Sr. Bertran de Lis, no por ser de aquel país, segun manifestó, sino por razones muy sólidas que no creyó de aquel lugar, y que no dijo.

Reunida en 4 de Junio de 1850 la Comision con asistencia del señor Ministro de Fomento (Seijas) para acordar definitivamente las líneas que habian de hacerse, el Sr. Escosura preguntó al Sr. Ministro si creia conveniente que la línea de Madrid al Mediterráneo terminase en Carta-

gena, *único puerto de la costa de Levante, que á su inmensa importancia política y militar, reunía excelentes condiciones.* El Sr. Ministro contestó de una manera afirmativa, opinando que *de no llevarse el ferro-carril á aquel puerto, nos expondríamos, además de las fatales consecuencias que pudiera producir esta falta, á la amarga pero justa censura de propios y extraños.* A consecuencia de esta declaracion del Gobierno de V. M., la Comision acordó fijar el término de la línea de Levante en Cartagena.

Pero no le bastaba á aquella celosa Comision marcar los puntos extremos de Madrid y Cartagena; fué mas allá, y en sesion de 20 do Junio de 1850 invitó á los Sres. Echevarría y Ardanaz á que designasen los puntos intermedios que debia tocar el ferro-carril, y ambos indicaron Albacete y Murcia, añadiendo el último de estos señores con mucha oportunidad Aranjuez y Quintanar.

No puede ser, Señora, más espontáneo, más solemne, el origen del ferro-carril á Cartagena; las raras condiciones de su hermoso puerto, y la discusion amplia, tranquila, ilustrada habida entre lo mas notable que la Côte encerraba fueron el bautismo de este asunto, y todo hacia presagiar para él bonanza y calma, no dias de tribulacion y de zozobra: sin embargo, no se hicieron esperar.

En efecto, Señora, con fecha 27 de Junio de 1851 presentó vuestro Gobierno á las Córtes un proyecto de ley de prolongacion del ferro-carril desde Aranjuez á Almansa, en cuyo preámbulo se lee: *No tiene (el Gobierno) sin embargo aún los datos necesarios para designar cuál debe ser preferida entre las tres líneas de Cartagena, Alicante y Valencia, que son las que pueden entrar en concurrencia por su menor distancia á la capital, y por otras circunstancias; pero decididos á llevar á cabo esta empresa tocando en uno de esos puertos, ha tomado ya sus determinaciones para que se estudie el proyecto en los tres sentidos indicados, y los someterá despues al mas amplio examen, bajo los importantes aspectos en que debe considerarse. Y como felizmente las tres diferentes direcciones tienen una misma raiz comun comprendida entre Aranjuez y Almansa, limita por de pronto á este espacio de 48 leguas la construccion de la nueva via, para lo que tambien se le ha hecho una proposicion.*

Lamentable fué, Señora, para la provincia de Murcia, que en este documento se creyese *raiz comun* á los tres puertos el trayecto que media de Aranjuez á Almansa, siendo así que el camino de Murcia arranca en Albacete, porque á la vez que se protestaba de imparcialidad, se prejuizgaba de hecho la cuestion de preferencia.

Así debieron comprenderlo las Cortes cuando la Comisión nombrada por el Congreso presentó su proyecto de ley en 21 de Julio de 1851, no faltando entre las muchas enmiendas que se intentaron una en que se sustituía Aranjuez á Albacete, en vez de Aranjuez á Almansa; y en los discursos que en aquellos borrascosos debates se pronunciaron no dejan de ser notables las palabras siguientes dichas por el Sr. Navarro Zamorano en la sesión del 24 de Julio de 1851: *El Gobierno, pena causa el decirlo, ni aun le ha movido un impulso propio, sino que ha venido á remolque de un especulador. Y mas adelante: Esto nos lo ha dicho el mismo Gobierno en la Comisión. Pidiendo algunas explicaciones al Sr. Arteta, Ministro de Obras Públicas, manifestó S. S. que no podia dirlas sobre los particulares á que se referian, porque el Gobierno no habia hecho mas que traer al Congreso la proposicion de un contratista, con el objeto de que el Congreso viera si debia ó no tomarse en consideracion. De modo que el Gobierno no ha sido mas que el conducto de un especulador.*

Suspensas las sesiones en 29 de Julio, y deseando V. M. llevar la ilustracion y la justicia á la delicada cuestion de elegir un puerto en el Mediterráneo como término de la línea férrea principal, creyéndose entonces imposible que los recursos del país alcanzasen á que todos ellos fueran favorecidos, se dignó expedir en 6 de Agosto de 1851 la Real orden siguiente: *Siendo muy urgente que se completen los estudios facultativos del ferro-carril de Aranjuez á Almansa, y principalmente los ramales que pueden partir desde este á Valencia, Alicante y Cartagena, porque los datos que exigen de sí estos estudios han de ser la base principal para resolver la cuestion de preferencia entre los puertos de Valencia, Alicante y Cartagena, como término del expresado ferro-carril, ha dispuesto S. M. que inmediatamente se nombren los Ingenieros que sean necesarios para practicar dichos estudios, conforme á las instrucciones que V. J. les dará al efecto.*

En esta disposicion tambien se insiste en crear el trayecto de Aranjuez á Almansa comun para ir á cualquiera de los tres puertos; pero me bastó hacer observar que el camino á Cartagena se separaba en Albacete y no en Almansa del de los otros dos, para que el dignísimo Director general de Obras Públicas, el sabio y virtuoso D. Juan Subercase, cuya memoria lloraremos siempre todos sus discípulos, se apresurase á remediar el error en cuanto de él dependia, y la única orden que constituyó mi nombramiento dice así: *En consecuencia de lo dispuesto por Real orden de 6 del corriente nombro á V. para que realice los estudios convenientes*

para el proyecto del ferro-carril de Aranjuez á Albacete, y el ramal de Albacete á Murcia y Cartagena.

Otros tres Ingenieros mas fueron nombrados respectivamente para las secciones de Albacete á Almansa y de este punto á Valencia y á Alicante; todos cuatro nos apresuramos á emprender los estudios, pero con general asombro, cuando esos estudios que habian de servir de base á la eleccion apenas se habian empezado, vuestro Gobierno expidió el Real decreto de 19 de Diciembre de 1854 disponiendo la construccion por cuenta del Estado de un ferro-carril de Aranjuez á Almansa bajo la base de la proposicion presentada por el Sr. D. José de Salamanca.

Con esta disposicion todo el halagüeño porvenir que un dia vislumbraron Murcia y Cartagena quedó frustrado; y solo cuando en 25 de Febrero de 1854 presentó vuestro Gobierno el proyecto de ley general sobre ferro-carriles fué cuando volvieron á renacer sus justas aspiraciones. La razon de esto fué, que el proyecto formulado por la Comision y leído al Congreso en 20 de Marzo de 1855, dice en su art. 2.º *Entre las líneas de servicio general se clasificarán desde luego como de primer orden las siguientes: De Madrid á un puerto del Mediterráneo por Albacete, etc.;* y como inmediatamente se presentase una enmienda que substituia á la anterior redaccion *de Madrid á Cartagena por Albacete*, de ahí el que las esperanzas renaciesen.

La enmienda se discutió en la sesion del 4 de Mayo de 1855 y la sostuvo el Sr. Marqués de Corvera, como uno de los firmantes, siendo en estos momentos reparable el párrafo siguiente de su discurso: *Lo que pedimos es que se lleve á efecto lo que las personas mas competentes en materia de ferro-carriles han creído conveniente y aun necesario, y lo que estaria ya hecho, seguramente, sin la corta vida que desde 1850 han tenido nuestras Córtes. Lo que pedimos es que las actuales completen la obra interrumpida por la súbita muerte de las anteriores, designando á Cartagena como el puerto en que ha de terminar el ferro-carril de Levante. El hacerlo ahora es el modo de evitar que las intrigas y el favoritismo se sobrepongan en lo sucesivo á los grandes intereses de la nacion. Y si nada hay que temer en este sentido siendo Ministro de Fomento el digno Sr. Luxán, ¿quién nos asegura que lo será mañana? Ved, pues, por qué no debemos dejar sin resolver una cuestion tan importante.* Tambien lo es este otro del Sr. Sagasta, pronunciado el dia anterior: *Hoy viene la línea de Almansa á Alicante, y le concedéis la tercera parte de la subvencion; mañana vendrá la de Valencia, digo mal, que ya ha venido, ya está el proyecto sobre la mesa, y la conce-*

deis esa tercera parte; pasado mañana vendrá la de Cartagena, y ¿qué hareis, Señores diputados, con la de Cartagena? Con la línea de Cartagena no tendreis mas remedio que hacer lo mismo: primero, porque lo habeis hecho con otras menos importantes; segundo, porque de derecho y de justicia le corresponde; porque la línea de Cartagena es una línea importante; porque la línea de Cartagena es una línea principal; porque la línea de Cartagena es y debe ser, y no puede menos de ser, la línea del Mediterráneo.

El Congreso aprobó la enmienda, y la línea de Madrid á Cartagena por Albacete fué declarada segunda vez línea de primer orden. Otras muchas enmiendas en que los Sres. Diputados pretendian igual categoria para aquellos caminos que tenian conexion con los distritos que representaban hicieron que se redactase el art. 2.º de la ley de ferro-carriles en la forma ambigua que hoy está, pero siempre resulta de estos antecedentes un hecho incontrovertible, la antigua y unánime opinion de que el puerto de Cartagena exigia una línea férrea especial.

Terminado el proyecto de ella, y entregado al Gobierno en 15 de Agosto de 1855, hay que advertir, Señora, que en la Memoria oficial discutia yo ámpliamente las ventajas é inconvenientes del ramal de Novelda que ahora se propone.

Posteriormente, y deseando Murcia y Cartagena que las circunstancias capitales de su ferro-carril se divulgasen, publiqué en Madrid, competentemente autorizado, una extensa Memoria que no solo comprendia la oficial anteriormente remitida al Gobierno de V. M., sino muchísimos más datos. El éxito que alcanzó esta publicacion, ni á mi me corresponde decirlo, ni lo merecia su escaso mérito; pocos periódicos dejaron de hablar de ella, varios la extractaron, y entre unos y otros y con el libro mismo la idea del trazado de Novelda á Murcia y Cartagena se propagó cual pocas.

Las cosas en este estado y deseando vuestro Gobierno reparar el yerro que en sentir de muchos se habia cometido con no llevar á Cartagena la primera línea de ferro-carril que fuese al Mediterráneo, presentó un proyecto de ley basado en lo único que podia hacerlo, en el estudio aprobado en 6 de Junio de 1856; la Comision del Congreso de Diputados encargada de informar sobre él quiso añadir á su propio y buen criterio el ajeno, y provocó una informacion en que se oyeron todas las opiniones. A esa informacion asistieron los representantes del trazado de Venta de la Encina á Cieza, del cual luego fué eco en el Congreso el señor Paz; á ella tuve la honra de ser llamado y ni una mera indicacion, ni

una sola palabra se pronunció allí en pro ni en contra del ramal de Novelda, aprobando la Comisión *unánimemente* el proyecto de ley para un ferro-carril directo tal y como el Gobierno de V. M. lo había presentado.

Análoga suerte le cupo en el Parlamento, y ni un solo Senador ni un solo Diputado impugnaron la idea del ferro-carril á Cartagena; su necesidad estaba en la conciencia de todos, hasta las oposiciones dieron tregua á sus ataques, y como celosas de que solo al Gobierno perteneciese la gloria del pensamiento la elocuente voz del Sr. Gonzalez Bravo y la no menos autorizada del Sr. Sagasta se hicieron oír para mejorar las condiciones económicas de la vía, para añadir incentivo y aliciente á su ejecución, *para facilitar el que fuese lo más corta posible*, pero no para impugnar ni modificar la dirección de su trazado. ¡Raro ejemplo, y por tres veces repetido, de unidad de miras en el Gobierno y en el Parlamento, que presta á esta ley cierta fuerza moral por la espontaneidad de su confección! Todas son igualmente respetables, y desde que son leyes exigen de todos igual obediencia, pero si un pasado que la abona puede realzar la del ferro-carril de Albacete á Cartagena, ese pasado existe y hasta de ese realce es susceptible.

Y bien, Señora, el art. 1.º de esa ley dice: *Se autoriza al Gobierno para otorgar en pública subasta la concesión de un ferro-carril de primer orden que continuando el de Madrid á Albacete, vaya desde este punto á terminar en el puerto de Cartagena*. Y en el art. 1.º del pliego de condiciones particulares para la concesión de la línea, al cual el 5.º de la ley da la misma fuerza que tiene esta, se lee: *Este camino se dirigirá por Pozo-Cañada, Tobarra, Hellín, Cieza y Murcia á Cartagena*. De forma que con la propuesta de la Compañía de arrancar en Novelda el ferro-carril, lo primero que se intenta es la infracción ó la derogación completa de una ley.

Pero como si esto no bastase y desconociendo el art. 12 del Real decreto de 27 de Febrero de 1852 que dice: *Ningun contrato celebrado con la Administración podrá someterse á juicio arbitral, resolviéndose cuantas cuestiones puedan suscitarse sobre su cumplimiento, inteligencia, rescisión y efectos, por la vía contencioso-administrativa que señalan las leyes vigentes*, propone la Compañía conservando todos sus derechos, *sin renunciar á ellos ni en todo ni en parte* hacer los 65 kilómetros de Cartagena á Murcia con la subvención de 300.000 rs. concedida al todo de la línea, en que hay secciones difíciles y por consiguiente costosas, al paso que la que se compromete á hacer es en su mayoría de las más sencillas,

y á construir los 63 kilómetros desde Novelda á Murcia, ó mejor dicho al empalme del camino de Cartagena, con una subvencion de 150.000 reales por kilómetro.

Difícilmente se puede embrollar mas un asunto cuya marcha legal es sencillísima. Con el humilde nombre de *variación*, lo que realmente propone la Empresa es hacer un nuevo camino eludiendo los trámites por que este género de concesiones deben pasar: así es que se comprende el que la Compañía exprese al Gobierno sus ideas de que el proyecto vigente no es el mas adecuado; que con ese modo de pensar intente rescindir su actual contrato por la via que las leyes le marcan; que aconseje al Gobierno la formacion de una nueva ley para hacer un nuevo camino desde Novelda á Cartagena con un ramal á Murcia y que esa ley sirva de base á una nueva licitacion, á un nuevo contrato: pero lo que no se comprende es que queriendo la Compañía aprovechar del actual una parte en que tan largamente compensa la subvencion los gastos que la habia de originar el construirle, quiera tambien á la sombra de ese contrato que destroza y sin pública subasta hacerse dueña de un determinado ferro-carril, para el que pide una calculada subvencion; cosa terminantemente prohibida por los arts. 6.º, 7.º y 10 de la ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 y por la instruccion y pliego de condiciones para llevarla á cabo.

Semejante conculcacion de nuestras leyes y de nuestra jurisprudencia en materia de contratos no hay razones que basten para cohonestarla. Por grandes que fueran los intereses que se ventilasen en esa cuestion, son inmensamente mayores los de la conveniencia pública que no permite inferir á nuestra legislacion un ataque tan rudo y violento. La sociedad puede existir sin ferro-carriles ó con ellos y yendo por esta ó la otra comarca, pero como no puede existir es hollando y rasgando sus leyes. Y aun todavia, si no á los ojos del legislador, al menos á los del Ingeniero cabria alguna disculpa en la propuesta de la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena, si en el tiempo trascurrido desde que tomó á su cargo la construccion de la linea hubiese acaecido alguno de esos descubrimientos que, cambiando la faz de las obras, vuelven hacederas y aun fáciles aquellas que antes arrodraban por sus dificultades. La aplicacion del vapor y de la electricidad, la vastisima del hierro laminado á las obras, la del aire comprimido y el vacio en las cimentaciones hidráulicas, la de los pilotes de rosca, la de las máquinas para perforar túneles y algunas otras, enriqueciendo de pocos años acá el arte de construir, han hecho en él una verdadera revolucion; y si la Empresa invo-

case uno de esos descubrimientos notables, una de esas soluciones llenas de sagacidad y hasta ahora desconocidas, no sería ciertamente un Ingeniero y un Ingeniero entusiasta de su carrera, el que la hiciera la más leve oposicion. Acatando el talento y la inventiva pospondria yo mis intereses materiales y ahogaria mi voz; pero ni aun eso sucede aqui: la Compañía, sin recordar los antecedentes del ramal de Novelda y fascinando á muchos que lo creen una novedad, presenta un pensamiento ya juzgado, que pertenecia al dominio del público antes de hacerse la ley y que al hacerla era conocido de los legisladores y de la Compañía misma. ¿Por qué no lo presentó entonces en el debate? ¿Por qué no aprovechó aquella oportunidad para librar al país de los males que el trazado directo iba á acarrearle? ¿Por qué no anticipó los beneficios que preve con el ramal de Novelda? A la reconocida ilustracion y claro talento de los administradores de la Compañía no hará jamás la ofensa de creer que han necesitado mas de dos años para persuadirse de la bondad de esa variacion; y siendo eso así, ¿por qué han tenido ocultas tanto tiempo sus convicciones? ¿Por qué las dan al público precisamente en el momento de verse compelidos con energia á la realizacion del contrato á que libre y espontáneamente se comprometieron? Cuestiones son estas á cuya solucion renuncio de buen grado porque ni la índole de este escrito, ni mi propio carácter, ni la conveniencia general permiten á nadie penetrar en el sagrado recinto de las intenciones; solo á la Compañía compete su esclarecimiento. A mí me basta apuntarlas, me basta inculcar bien la idea de la antigüedad del pensamiento porque ella excluye toda discusion. ¿Qué ley hay en el mundo cuyos principios fundamentales no sean controvertibles? Y si se admitiera la subversiva doctrina de ponerlos en tela de juicio cuando se reclamase su cumplimiento, ¿á qué caos no conduciria á la sociedad?

La exposicion de la Compañía es un ataque á la legislacion y á nuestras prácticas oficiales, y siendo la mision del poder ejecutivo guardar y hacer guardar las leyes, no comprendo, Señora, otro giro para este asunto que el cumplimiento del contrato ó su caducidad.

A esto se reduciría mi súplica y aquí terminaria de molestar la Real atencion de V. M. si la Compañía, queriendo vestir con algunas galas lo deforme de su propuesta, no hubiese entrado en cierto parangon entre el proyecto legal y el que ella cree más conveniente. Con este parangon ha excitado la ardiente y meridional imaginacion de los murcianos, y atropellando el derecho constituido para volver al constituyente se ha empeñado una polémica lamentable, inconveniente, cuyos resultados no pueden ser sino funestos y en que sin aventurar nada la Compañía pue-

de ganar algo. Las armas son desiguales, el terreno ha sido hábilmente elegido por la Compañía, pero no les bastaba á aquellos habitantes la fuerza que la ley y su derecho les daban, no les bastaba la confianza que la misma imparcialidad y rectitud de vuestro Gobierno debía inspirarles, no les bastaba tener la razon y la justicia de su parte, y tener tambien el terreno y la mar de su lado, nada de esto les ha tranquilizado, y las provincias en masa de Murcia y Albacete se han lanzado al debate, y no es mucho, Señora, si arrastrado por la impetuosa corriente, envuelto en ella, entro tambien, contra mi voluntad, no á discutir lo que no deba discutirse, sino á fijar algunas ideas tan concretamente como acostumbra-mos á hacerlo los hombres dedicados á ciertos estudios.

La antigua y justa nombradía del puerto de Cartagena y lo parco que me propongo ser en generalidades me mueven á no llamar vuestra Real atencion sino hácia las 226 hectáreas que abarca, las 242 de su antepuerto y las 18 de su dársena militar, componiendo un conjunto de 486 hectáreas, superficie algo mayor de la que ocupa la parte habitada de Madrid, que solo llega á 459, siendo preciso agregarle el Retiro, Huerta de Atocha, Campo del Moro y Montaña del Príncipe Pio, para que ascienda á las 758 hectáreas comprendidas en todo su perímetro.

En la rada de Alicante se trabaja de antiguo para crear un puerto artificial, y suponiendo á la obra un éxito completo y que se acabe conforme al proyecto aprobado, se logrará un fondeadero de 30 hectáreas que es la extension que tienen los jardines del Campo del Moro y de la Tela reunidos.

Con solo realizar las menores de las obras propuestas para el puerto de Cartagena, su fondeadero constaria de 439 hectáreas con un calado mínimo á pique de los muelles de 28,5 piés y de 36 en adelante la generalidad. Los fondos á que se aspira en el de Alicante son de 7 piés cerca de los muelles y de 26 á su entrada, no pasando de 11 en la mayor parte del puerto.

A la decisiva preferencia que la comparacion de estos números arroja hay que añadir: primero, la verdadera imposibilidad que habrá de tomar el puerto de Alicante con mares algo atemporaladas concluidas que sean las obras; segundo, la insuficiencia de sus calados; y tercero, la contrariedad que sufre de verse invadido por las arenas.

Desabrigado como lo es el puerto de Alicante, y habiendo de zarpar anclas el marino al asomo del temporal, buscando en Santa Pola ó Cartagena la evasion de un naufragio casi seguro, será de imposible acceso por el rompe-olas que resguarda su entrada, en razon á la estrechez de

los canales que se proyectan para el ingreso al interior del puerto y á lo arriesgado de las viradas y gobierno del buque entre escollos tan inmediatos.

Si persuadidos de esas contrariedades se suprime el rompe-olas, que es lo regular, quedará el puerto poco mas ó menos como ahora, y sin el resguardo necesario; de modo que con obras ó sin ellas, y en esta disposicion ó en la otra, Alicante nunca será mas que un puerto de pobre y mezquina cabida, de pequeños calados y de malisimas condiciones marineras.

Por fin, si dominase la costumbre antigua de hacer embarcaciones chicas, serian mas disimulables esos defectos; pero creciendo el volumen de los cuerpos, al aumentar sus dimensiones, en una proporcion inmensamente mayor á la en que lo hacen estas y á la en que crecen las resistencias y los gastos de la marinería que necesitan á bordo, encuentra notable ahorro el comercio empleando buques grandes en los trasportes respecto al que le redundan los pequeños, y el ensayo hecho con el *Great Eastern* prueba hasta dónde predomina hoy esta condicion, la nueva era en que ha entrado la arquitectura naval. Consecuencia de las desusadas dimensiones que se dan hoy á los buques es una necesidad á que V. M. está subviniendo, la de crear nuevos diques, nuevas gradas y nuevas obras apropiadas á ellos, y la de armonizar esas colosales construcciones con los puertos que han de recibirlas; porque no siendo estos otra cosa que el tránsito ó intermedio entre los trasportes terrestres y marítimos, hoy, que el vapor ha cambiado tan radicalmente la manera de hacerse unos y otros, ese cambio ha tenido que refluir en los puertos, y el mucho fondo que ahora se necesita en ellos por el mayor calado de los buques no es mas que una de tantas condiciones á que deben satisfacer. Cartagena presenta de inmemorial esos fondos que actualmente se exigen, Alicante no.

Quizá se pretendiera obtenerlos dragando; pero aunque se lograsen (que es muy problemático), seria una cosa momentánea por el notable fenómeno geológico que presenta el Mediterráneo en casi toda su costa Norte de ir alejándose de sus antiguas playas. Ostia fué uno de los puertos predilectos de los romanos; Aigues-Mortes vió embarcar á S. Luis al frente de los cruzados; Frejus y Valencia vieron tambien sus muros combatidos por las olas, y hoy todos distan una legua de la costa. La Cette, Barcelona, Tarragona, el Grao de Valencia, Cullera, Alicante, Almería, Adra y otros que pudiera citar solo deben su trabajosa existencia á la continuidad de las obras ó al auxilio de las limpias, y en faltándoles

cualquiera de estos dos elementos, como sucedería irremisiblemente en una guerra ó trastorno político, pronto dejarían de figurar en la lista de los puertos de mar. Cartagena, en cambio, ha atravesado muchos siglos de olvido y abandono, permaneciendo sus extraordinarios fondos inalterables y sin manifestar el mas ligero enarenamiento ni el depósito mas extiguo. Y como si esas circunstancias de actualidad, como si esa vastísima superficie del puerto de Cartagena, el completo abrigo que allí encuentran los buques, su fácil acceso y salida, lo inalterable de sus fondos, y la posibilidad de crear con solos 55 millones de reales el mejor puerto de comercio que hubiese en España, siendo á la vez un feliz complemento al puerto militar, no fuesen condiciones bastantes para satisfacer al mas exigente, hay suma facilidad para crear en Cartagena un fondeadero completamente á cubierto de todos vientos con la fabulosa extension de 1.288 hectáreas, que seria de seguro el mas bello y grandioso establecimiento marítimo que poseyera jamás nacion alguna.

Tan propicias condiciones no es mucho que hayan granjeado á Cartagena la merecida fama que disfruta: los buenos puertos no pueden establecerse donde las necesidades ó las exigencias los reclaman, sino donde la naturaleza lo permite; y hallándose tan próxima la apertura del Istmo de Suez, presentándose un porvenir tan vasto al comercio de Oriente, Cartagena es el único puerto capaz de hacerle frente, así como lo es de hacérselo á las crecientes necesidades de nuestra marina militar, siendo susceptible de que entre uno y otro servicio haya completa separacion.

Vuestro Gobierno, Señora, posee auténticos y abundantes datos de las raras cualidades que con mano pródiga ha aglomerado allí la Providencia; y así es que al paso que destruía en Barcelona y Alicante sus murallas, ha concentrado sábiamente en Cartagena los cuantiosos medios de defensa que necesita nuestro litoral mediterráneo, y ratificándola en la categoría de plaza fuerte de primer órden, lo ha hecho mas con las formidables obras militares que está erigiendo que con la resolución en que lo ha dispuesto.

Á la vez, reedificando el derruido arsenal, abasteciéndole de las primeras materias que tanto há menester, dotándolo con obras como el varadero de Santa Rosalia, donde seis grandes buques podrán repararse á una y en tierra, obra que por si sola immortalizará vuestro reinado, llevando á aquel arsenal la actividad de 5.000 obreros, y renaciendo allí la construccion naval, ha hecho de Cartagena el foco de accion y el eje de maniobras de un ejército y de una escuadra que defendiesen el mas rico litoral de toda España, las codiciadas Baleares, nuestras posesiones de

Africa, nuestra independencia contra todo ataque que viniese de la Argelia y la influencia á que estamos llamados en el Mediterráneo. La consecuencia de todo esto no podia ser otra que reunir á Cartagena con la residencia de V. M. y de vuestro Gobierno por la línea mas corta posible, y de esa manera lógica y natural se completó el pensamiento, no siendo el ferro-carril á Cartagena mas que el corolario preciso é indispensable de las dotes que reúne aquel punto y el desagravio del bochornoso cargo que se nos hacia de haber llevado nuestros ferro-carriles donde ni hay ni puede haber puertos, al paso que dejábamos sin él al único que poseemos en el Mediterráneo.

Si se profesaran hoy las teorías de creer á las plazas fuertes exclusivamente destinadas á la defensa del país y á impedir el ataque, se explicaria el que se hubiera alejado el ferro-carril de los muros de Cartagena; pero hace muchos años que la esperiencia ha modificado felizmente estas opiniones, mirándose á las plazas fuertes como el vasto depósito del inmenso material que necesita un ejército para vivir y combatir, y como el privilegiado asilo donde sus enfermos y heridos reciban los socorros del arte; por eso la Francia, la Alemania y la misma Inglaterra se han apresurado á hacer sus ferro-carriles estratégicos; por eso el Austria realizó á toda costa la línea de Viena á Trieste con ramales á Venecia y á sus principales plazas fuertes en Italia, y por eso dirige hácia ellas líneas férreas que las abastezcan de las provisiones y material de guerra que necesitan. Los caminos de hierro tienen una importancia militar incuestionable; y si alguna duda quedase, bastaria observar el gran movimiento estratégico que hubo en la campaña de Italia, el paso del Tessino y del Naviglio Grande que preparó la batalla de Magenta, con que quedaron dueños los franceses y piemonteses de la Lombardia, movimiento que no hubiera podido verificarse con la rapidez que se efectuó sin el poderoso auxilio de los caminos de hierro. La solicitud con que el telégrafo eléctrico y los ferro-carriles han seguido paso á paso la marcha de los ejércitos en las modernas luchas de Crimea, de Italia y de Africa demuestra el importante papel que el porvenir reserva á los caminos de hierro considerados militarmente.

Pero si mucho vale Cartagena bajo este concepto, considerado como puerto industrial sabe bien V. M. que es una de las primeras ciudades de España, y que su fabricacion es tan importante como poco conocida. Estiéndose al Levante de Cartagena una sierra que en solo dos leguas cuenta tres preciosos puertos y 68 fundiciones de plomo, con una variedad tan extraordinaria en sus minerales, que ella misma facilita la posibilidad

de llegar á mezclas mas ó menos fusibles, con que se consigue dejar las escorias solo con un $\frac{1}{2}$ ó un 1 por 100, cuando en el extranjero quedan con un 5. Cartagena, que ya absorbe una gran cantidad de minerales de las comarcas próximas y de la Argelia, está llamada á ser el primer punto productor de plomos, y aquel adonde vayan á fundirse los de nuestras provincias del interior. Su actual y respetable produccion de 400.000 quintales anuales de plomo, dice la animacion que reina en aquella sierra, y las listas corrientes de precios que el comercio inglés circula continuamente, en que siempre Cartagena está beneficiada respecto de los puertos que la anteceden y la siguen, dicen tambien la calificacion que ese mismo comercio hace del puerto considerado mercantilmente.

Ahora bien, Señora, ese puerto que tanto vale, considéresele como se quiera, y para el cual todos han deseado una línea férrea se queda sin ella con la proposicion de hacerla partir de Novelda. La demostracion no puede ser mas sencilla: todo lo que vaya del interior á la costa se encontraría en Novelda con dos caminos, el uno hasta Alicante de 30 kilómetros, el otro hasta Cartagena de 118, segun los mismos datos de la Compañía concesionaria del ferro-carril; diferencia, 88 kilómetros: ¿quién ni qué cosa preferiria Cartagena á Alicante? Nadie, Señora; lo mismo sucederia en la importacion.

En cambio, con el trazado directo rectificado como V. M. se sirvió acordarlo, Cartagena quedaria de la córte á unos 485 kilómetros, y recorriendo una zona distinta, y aprovechándose de las buenas condiciones de explotacion en que se hallaria, cabe eleccion para el comercio, y caben para el Estado ahorros de mucha consideracion en tiempo y dinero por los respetables trasportes que tiene que efectuar.

Nada diré, Señora, de Murcia porque la verdad ha llegado ya á oídos de V. M. con las razonadas exposiciones que la poblacion en masa la ha dirigido, pero sí me atrevo á hacerla notar que la estructura y la constitucion geognóstica de su suelo la han marcado para que sea el sitio donde se crucen dos grandes vias férreas, la una de Norte á Sur que venga por el valle del Segura, la otra de Este á Oeste que comunique la Andalucía con el Sur-Este de España. Las provincias de Almería, Granada y Jaén tienen su natural mercado al Levante, y la línea de que me ocupo es solo cuestion de poco tiempo, porque así como la variada forma de nuestro suelo imprime á sus moradores hábitos y carácter muy distintos, así la naturaleza marca tambien las corrientes á que las personas y las cosas han de obedecer. Arraigada en mí esta conviccion, me ha parecido poco acertada si no codiciosa la conducta de Orihuela al pedir que

V. M. prefiera el trazado por Novelda, porque á mi juicio, hecho el ferro-carril directo del que solo distaria 8 kilómetros, en breve tendria el otro y gozaria las ventajas de los dos.

Y bien, Señora, cuando una poblacion tan importante, tan rica, tan productora como Murcia, que tiene una posicion administrativa de primer orden, conoce las ventajas topográficas de su localidad y lo digna de consideracion que es, ¿cómo ha de resignarse á ver desaparecer su comercio y su importancia, á verlas trasportarse á Orihuela y á sufrir las terribles perturbaciones que ocasiona en la riqueza pública un ferro-carril mal trazado? Y si esto le pasa á Murcia, ¿qué podré deciros, Señora, de todos los pueblos de los valles del Segura y del Mundo, para quienes el ferro-carril por Novelda en nada altera su actual desventajoso modo de ser?

Pero hay, Señora, un hecho de muchísima trascendencia, y consiste en los intereses y las esperanzas que en pueblos muy lejanos de la via directa ha creado el plan general de carreteras que os dignásteis decretar en 7 de setiembre de 1860. Partiendo V. M. de la inmediata ejecucion de la línea férrea por donde está proyectada, considerándola en la categoría de los hechos consumados, aprobásteis, Señora, las carreteras de segundo orden de Yeste á Hellín por Elche de la Sierra, de Yecla al puerto de la Losilla ó sea á Cieza, de Caravaca por Mula á Alcantarilla, y de Caravaca á Calasparra; y las de tercer orden de Ballesteros á Hellín y de la Puebla de Don Fadrique á Caravaca, que todas ellas son otros tantos afluentes del ferro-carril. Los pueblos, que han visto hacer los estudios, que los hallan sancionados en vuestro Real decreto, y que los ven en vias de hecho, se han lanzado á especulaciones que solo la duda lastima, y habiendo variado los cultivos en extensos campos, habiendo hecho cortas de maderas, y habiendo emprendido nuevas industrias al amparo de una ley há mas de dos años promulgada, y á la sombra de vuestro Real mandato, ¿qué medio hay, Señora, para no defraudar tan legítimos intereses? No hay otro que el cumplimiento de esa misma ley que los ha creado.

Y no son, Señora, esos hombres previsores y entendidos los únicos á quienes se lastima en este caso, es tambien al Estado, tanto porque él representa la suma de todos los individuos, cuanto por tener los caminos á Yeste, Caravaca y Puebla de Don Fadrique un objeto verdaderamente nacional.

Sabido es, Señora, que los montes de Liébana y de Segura encierran lo mejor que nos queda en buenas maderas para construccion naval, y que á pesar de la devastacion y de las impremeditadas roturaciones de nuestros

bosques, lo riscoso del terreno, su misma escabrosidad y la falta de vias por donde extraerlas con baratura, han salvado pinares asombrosos con que podemos y debemos atender á nuestra nascente marina, y donde se encuentran perchas para arboladura de inmejorable calidad, encinas, robles y cuantas variedades de maderas entran en las distintas partes de los buques. La riqueza que en este ramo nos queda en las sierras de Alcaráz y Segura comprenderá V. M. cuán grande es fijándose en que solo las provincias de Jaen, Murcia y Albacete tienen en poder del Estado y de los pueblos una extension de montes enajenables de 427.635 hectáreas, y otra de montes que han de reservar de 647.692 hectáreas: al conjunto de 1.175.325 hectáreas que hay hoy deslindadas é inventariadas hay que añadir las que son de dominio particular, cuyo número es muy respetable aunque no consta.

La valoracion de estos terrenos es difícil. Los montes que el Estado se ha reservado no valdrán menos de 1.500 á 2.000 rs. por hectárea; con una tasacion baja bien puede admitirse un precio de 500 rs. como término medio para todas ellas, resultando, Señora, una riqueza colosal que hoy es improductiva, es imbeneficiable, y que puesta en movimiento con el ferro-carril por Hellin, Calasparra y Cieza adquiriria un valor extraordinario, librándonos al mismo tiempo de ser tributarios al Canadá ó á Riga de lo que tenemos en nuestro propio país. Y si esto es en si tan atendible, mas lo hace la consideracion de que mientras no tengamos medios de abastecer nuestros arsenales con maderas, con hierros, con carbonos, y, en una palabra, con materias primeras que emanen de nuestro suelo y cuyo tráfico no esté sujeto á eventualidades políticas, no tendrá la marina vida propia, y será una cosa exótica, por decirlo así, que desaparecería al primer revés.

En una fragata regular y no de las mayores, como es *Nuestra Señora del Carmen*, se emplean sin la arboladura 20.400 codos cúbicos de madera ó sean 165.200 pies cúbicos. El codo cúbico cuesta en la sierra 8 reales término medio; esa misma unidad cuesta en Cartagena 70; hecho el ferro-carril por donde está trazado, aplicando las actuales tarifas aprobadas, y suponiendo construido el casco de la fragata con maderas de las sierras de Alcaráz ó Segura esos mismos 20.400 codos cúbicos que entran en él costarian al Estado unos 40.000 pesos menos que en la actualidad. En las perchas para la arboladura la economía seria tambien muy grande, por los excepcionales y elevadísimos precios que hoy alcanzan. Nada añadiré á lo que estos números arrojan de si; V. M. en su alta sabiduría conocerá cuán impolítico seria alejar de su actual trazado á un ferro-carril

que ha de desarrollar intereses de tanta cuantía y las consecuencias tan graves que podría acarrear á toda la nacion.

Insensiblemente, Señora, he entrado en el terreno de la comparacion de los dos trazados, pero no abusaré mucho de vuestra Real atencion demostrando la inexactitud de los números que consigna en su exposicion de 28 de Mayo la Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza, Alicante, Córdoba y Cartagena. Cuando para sostener un aserto se emplean esos medios, el aserto está juzgado. Circunscribir la poblacion que ha de utilizar la via á la que está precisamente dentro de las tapias de los pueblos que toca, y hacerlo eso una Compañía que ve extender la esfera de atraccion de su ferro-carril de Alicante hasta Galicia, y que ve circular por él la tuberia fundida en Sargadelos, por la que se distribuyen en Madrid las aguas del Lozoya, da idea bastante clara de lo indefendible de su propuesta. A V. M. con datos oficiales le han manifestado ya que pasan de medio millon los habitantes interesados en el trazado directo, y no repetiré yo esos cálculos ni los de la mucha riqueza imponible.

Tocante á las longitudes V. M. conoce que para comparar dos cosas lo primero que se necesita es que sean homogéneas: un árbol tiene cierta relacion con dos ó con tres ó con varios árboles, pero no tiene ninguna con dos ó con tres ó con varias rocas. Para comparar, pues, el camino directo de Albacete á Murcia con el camino por Novelda es preciso suponer á ambos en idénticas situaciones. Imaginémonos que no hubiese ferro-carril por uno ni otro lado como sucedia hace diez años; ¿iria alguien desde Albacete á Murcia por Novelda? Seguramente que no, porque habiendo la misma distancia desde Albacete á cada uno de esos puntos, la que media entre ellos era excusada. Pues bien, supongamos que hay por ambas partes el ferro-carril construido como V. M. se dignó aprobar el proyecto, que fué en estos términos: *Ilmo. Sr.: La Reina (Q. D. G.), en vista de los dictámenes emitidos por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se ha servido aprobar el proyecto de ferro-carril de Albacete á Cartagena, formado por el Ingeniero D. José Almazan, con las modificaciones propuestas por dicha Junta, é indicadas por el expresado Ingeniero* (Real orden de 6 de Junio de 1856); construido, repito, con esas modificaciones puesto que así y no de otra manera se aprobó, la total distancia de Albacete á Murcia quedaria reducida á unos 160 kilómetros, y siendo de 147 la que hay de Albacete á Novelda, con mas 76 kilómetros de Novelda á Murcia resultan 223: claro es que tampoco iria nadie desde Albacete á Murcia por Novelda habiendo ferro-carril directo, pues andaria inútilmente 63 kilómetros más. Esto es admitiendo los

datos que la Compañía presenta, aunque carecen de ratificación oficial.

Aquí podría entrar, Señora, en extensas consideraciones sobre los perjuicios que este grande rodeo acarrearía á los frutos de Murcia, cuyo natural mercado son las Castillas, y en donde han de mantener competencia con los valencianos; podría citar á V. M. los muchos ferro-carriles nuevos que se están construyendo en el extranjero por ganar 50 ó 60 kilómetros en líneas largas; podría también insistir sobre lo necesario que es respetar las corrientes comerciales establecidas, pero todo eso lo han dicho ya á V. M. los que me han precedido, y en vez de buscar fuera los ejemplos prefiero invocar el propio criterio de la Compañía de los ferro-carriles de Zaragoza y Córdoba en esta misma materia.

En la primera de estas líneas ha acortado 24 kilómetros la longitud del trayecto primitivo; en la segunda, marcada en un principio por Villarobledo, después por Barranco-Hondo y mas tarde por Aldea-Quemada, no satisfaciendo aún á la Compañía esta aproximación á la antigua carretera, ha hecho con gran acierto un trazado desde Manzanares por Valdepeñas, el Visillo, Ventas de Cárdenas y Despeñaperros, plegando y llevando unido el ferro-carril al camino ordinario la mayor longitud posible.

Esto hace la Compañía en el Sur, y sabido es que sus Administradores y las personas mas influyentes de ella son también defensores del camino de los Alduides, ante cuyo ahorro de 29 kilómetros creen justificadas las colosales obras que ocasionaría y el sacrificio de los grandes intereses que lastima. Las verdades, los principios que sirven de base á los trazados, son finos solos; su aplicación no puede ser arbitraria; si al Norte y Sur se cree tan importante el acortar las distancias, al Sur-Este no puede dejar de serlo.

No cabe duda, Señora, sobre lo inadmisibles que es el trazado de Novelda desde el momento en que se intenta sustituir con él al directo. La línea de Murcia á Novelda, ó en mi juicio y mejor aún, de Murcia á Alicante se hará en breve como continuación de la línea de la costa y de la de Andalucía; pero ella y la línea directa de Albacete á Murcia son dos cosas completamente distintas, completamente heterogéneas, respondiendo á intereses muy diversos cuya satisfacción exige á entrambas; y el día que las dos estén hechas, como lo estarán, porque las cosas pueden mas que los hombres, se verán favorecidas con una pingüe explotación. Otro tanto presumo, Señora, respecto de las líneas de Alicante y Cartagena. A mi modo de ver hay un gravísimo error en crearlas rivales. En la Memoria impresa hace tres años me expresaba así sobre este punto: *hay algunos que creen ver en la realización de esta línea (la de Albacete á Cartagena) un elemento contrario á la actual del Mediterráneo. Mi opinión es*

enteramente distinta. Habiendo 278 kilómetros desde Madrid á Albacete, la mayor parte de ellos serán recorridos por todo el tráfico especial de la de Murcia, y de consiguiente veo un nuevo medio de alimentacion para el ferro-carril del Mediterráneo que no puede menos de serle altamente lucrativo. Lo mismo podria decirse del ramal de Toledo, del de Valencia, de la línea de Portugal, y de la que se dirija á Andalucía; y creo que nadie pondrá en duda que estos diferentes ramales han de contribuir á hacer que la línea central á Albacete sea quizá la mas concurrida de España y tanto que creo no se haga esperar mucho el tener que sentar la segunda via en varias secciones si han de explotar el camino con la conveniente regularidad y precision. El puerto de Alicante tiene las grandisimas ventajas de ser el punto de la costa mas próximo á Madrid, de haberse adelantado á todos los demás, y de estar en posesion de cierta corriente comercial, de ciertos hábitos de tráfico difíciles de desarraigar: el comercio no suele buscar lo mejor, busca con preferencia lo mas barato. Cartagena con sus grandes condiciones marítimas y con las vegas del Segura y del Mundo tiene tambien elementos de vida propia, así como Valencia con su extensa y rica huerta. Creo por consiguiente, Señora, que es un gran bien el que los tres puertos tengan sus líneas especiales, que habrá movimiento para todas y que esa emulacion saludable que se establecerá, ese correctivo que serán unas de otras, manteniendo las tarifas á una tasa conveniente, será fecundo en resultados que ahora ni siquiera se preven.

Pero si es presumible una lucrativa explotacion para la línea directa á Cartagena, ¿por qué no quiere hacerla la Compañía en cuyas manos está? ¿por qué renuncia además á 46.000.000 de rs. á que tiene opcion? Estas son las preguntas que se ocurren al momento y que serian acerba censura para la línea de Cartagena si la Compañía concesionaria no poseyera otra tan próxima, la de Alicante; pero poseyéndola, nada más fácil que la explicacion de su conducta por la sencilla razon de que tiene más interés en atraer al camino que explota las producciones del Segura y con ellas aumentar sus actuales beneficios, que no en construir otro camino nuevo el cual por lo menos absorberá una parte del movimiento, refluyente hoy sobre el de Alicante. La Compañía concesionaria de este ferro-carril tiene montada cierta explotacion, sostiene ciertos empleados, hace en fin ciertos gastos que permaneciendo, puede decirse, constantes son susceptibles de proporcionarla mayores beneficios. ¿Cómo no ha de preferir esto á crear otro camino inmediato y nuevo, montar otra explotacion tambien nueva y hacer notables desembolsos para empeorar lo que ahora tiene? No se concibe, y la Compañía da una prueba mas de co-

nocer sus intereses pidiendo el empalme en Novelda; pero creer que *exenta de toda mira de egoismo y animada de un sentimiento patriótico* lo hace, desprendiéndose para ello de 46.000.000 de rs. solo por el bien público es desconocer por completo la índole y el objeto de estas sociedades. Precisamente, Señora, el argumento mas fuerte contra la Compañía son los 46.000.000 á que tan generosamente renuncia, porque cuando eso lo hace una Compañía puramente mercantil es evidente que por algun otro camino ha de reembolsarse con usura de semejante cantidad, y así sucede en efecto. Suponiendo hecho el ferro-carril directo, su explotacion le costaria en toda la extension de la linea el 43 por 100 próximamente del producto total kilométrico. Suponiendo hecho el ramal de Novelda, en el trozo de Murcia á ese punto le costaria el mismo 43 por 100, pero desde Novelda á Albacete escasamente llegaría á un 10 por 100. Admitiendo un producto kilométrico de 100.000 rs. anuales, que son las dos terceras partes del que alcanza la línea de Alicante, la diferencia de beneficios de hacer la explotacion por la linea directa ó hacerla por Novelda, es muy aproximadamente de 8.000.000 de rs. al año: de este modo, *exenta de toda mira de egoismo* bien puede la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena dejar de cobrar 46.000.000 de rs. de subvencion, si con ese sacrificio, á que la anima un *sentimiento patriótico* recaba un beneficio de 8.000.000 anuales.

No se desprende, por consiguiente, de la proposicion de la Compañía que la línea de Albacete á Cartagena sea de una explotacion poco productiva. Una via que va por donde hay una corriente de circulacion muy considerable, que recorre una comarca tan poblada y rica y á que se la auxilia con una subvencion tan crecida no puede dejar de ser un gran negocio, como la Compañía lo ha confesado despues de largos estudios. Si por una fatal coincidencia hay una combinacion en que la Compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza, Alicante, Córdoba y Cartagena podria realizar mas beneficios con menos desembolso, no puede eso tenerse en cuenta por el Estado, como no lo ha tenido por la parte del Norte de la Peninsula, oponiéndose á la apertura de los Pirineos por los Aldudes. Por tanto, con el mas profundo acatamiento

Suplica á V. M. el exponente, que para bien y prosperidad de las provincias de Albacete y Murcia y para mejor servicio de la Nacion toda se sirva mandar cumplir vuestra Real orden de 19 de Mayo del presente año. Gracia que confía alcanzar del magnánimo corazon de V. M., cuya vida guarde Dios muchos años. Madrid 20 de Junio de 1861.—SEÑORA:—A L. R. P. de V. M., José Almazan.

REAL ÓRDEN.

Vista la exposicion de 28 de Mayo último de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, concesionaria tambien del de Albacete á Cartagena, proponiendo construir en lugar de este último otro de Novelda á Cartagena con un ramal á Murcia :

Vistos la ley de 22 de Mayo de 1859 y el contrato de concesion del ferro-carril de Albacete á Cartagena, celebrado con arreglo á ella en pública subasta y adjudicado por Real orden de 29 de Noviembre de 1859 á D. José de Salamanca :

Vista la Real orden de 30 de Abril de 1860, por la que se aprobó la trasferencia de esta concesion hecha por Salamanca por escritura de 31 de Marzo próximo anterior en favor de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, declarando á esta subrogada en todos los derechos y obligaciones inherentes al referido contrato de concesion; y teniendo en consideracion lo expuesto por V. I. en su informe de 28 de Junio próximo pasado, S. M. la Reina (Q. D. G.), de acuerdo con el Consejo de Ministros, se ha dignado declarar que no há lugar á la variacion propuesta por la mencionada Compañía de los ferrocarriles de Madrid á Zaragoza y Alicante, y resolver que se obligue á esta á cumplir las prescripciones y cláusulas del contrato de concesion de la línea de Albacete á Cartagena, llevándose á efecto lo dispuesto por la Real orden de 19 de Mayo último.

De Real orden lo digo á V. I. para su inteligencia y cumplimiento, siendo la voluntad de S. M. que se publique en la *Gaceta de Madrid* esta resolucion, juntamente con el informe de esa Direccion general á que se hace referencia. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 8 de Julio de 1861.—*Corvera*.—Sr. Director general de obras públicas.

INFORME

DE LA DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS QUE SE CITA EN LA
PRECEDENTE REAL ÓRDEN.

Excmo. Sr.: La grave cuestion suscitada por la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena en su exposicion de 28 de Mayo próximo pasado, proponiendo sustituir á dicha línea otra que arrancando de la de Almansa á Alicante en la estacion de Novelda, termine

en Cartagena con un ramal á Murcia, merece un detenido y concienzudo exámen por los grandes intereses que afecta esta innovacion y las gravísimas consecuencias que de ella pudieran seguirse. Antes de ventilarla como su importancia requiere, en el doble terreno de la legalidad y de la conveniencia, será oportuno recordar brevemente todos los antecedentes de este asunto haciendo en pocas palabras la historia del ferro-carril de que se trata.

Fué este, á causa sin duda de la bondad por todos reconocida del puerto de Cartagena, uno de los primeros que se proyectaron en España, habiendo fijado la atencion de las mas distinguidas capacidades en la milicia, en el comercio y en las ciencias que en la célebre informacion parlamentaria sobre los caminos de hierro le concedieron la preferencia entre los que debian dirigirse al Mediterráneo: esta era tambien entonces la opinion del Gobierno, pues en el seno de la comision del Congreso, reunida con motivo de dicha informacion en 4 de Junio de 1850, manifestó el Excmo. Sr. Ministro de Fomento (D. Manuel Seijas Lozano) que «de no llevarse el ferro-carril á aquel puerto (Cartagena) nos expondríamos, además de las fatales consecuencias que pudiera producir la falta, á la amarga, pero justa censura, de propios y extraños,» quedando acordado por la comision que el término de la línea de Levante fuese Cartagena é indicándose como puntos intermedios por donde debia pasar las ciudades de Albacete y Murcia.

La corta duracion de aquella legislatura impidió convertir en ley el acuerdo de la comision del Congreso; pero el Gobierno, reconociendo la gran importancia de la línea de Madrid á Cartagena, otorgó su concesion provisional por Real decreto de 30 de Octubre de 1850 á Mr. Carlos Ernesto Estéban Ibry concediéndole por via de subvencion la garantía de interés de 6 por 100 sobre un capital computado á razon de dos millones de reales por kilómetro.

Habiendo quedado sin efecto esta concesion y deseando el Gobierno completar los estudios facultativos de los ramales que desde Almansa debian dirigirse á los tres puertos de Valencia, Alicante y Cartagena para decidir con pleno conocimiento de causa cuál de ellos merecia la preferencia, mandó en 6 de Agosto de 1851 proceder á la formacion de los respectivos proyectos, rectificándose por esta Direccion general el acuerdo anterior al encomendar la línea de Cartagena al Ingeniero D. José Almazan, puesto que su nombramiento de 15 de Agosto dice así: «En consecuencia de lo dispuesto por Real orden de 6 del corriente, nombro á V. »para que realice los estudios convenientes para el proyecto de un ferro-

«carril de Aranjuez á Albacete, y el ramal de Albacete á Murcia y Cartagena.»

Antes de terminarse estos estudios tuvo efecto en el Congreso de los Diputados la discusion de la ley general de ferro-carriles, y como en el art. 2.º del dictámen de la comision se clasificaba de línea de primer orden la *de Madrid á un puerto del Mediterráneo por Albacete*, no satisfaciendo esta redaccion á varios Diputados murcianos, propusieron la *de Madrid á Cartagena por Albacete*, enmienda que fué aprobada por el Congreso.

Mientras esto sucedia en la sesion del 4 de Mayo de 1855, es de notar que el Sr. Montesino, digno director de obras públicas en aquella época, é individuo de la comision encargada de formular el proyecto de ley que se discutia, aceptó la enmienda sin prejuzgar el trazado que habia de adoptarse para el ferro-carril á Cartagena, y esta es la primera vez que de una manera oficial y pública aparece la idea de un ramal derivado del ferro-carril de Alicante en Novelda marchando paralelamente á la costa hasta Cartagena.

A los pocos dias, el 15 de Agosto de 1855, presentó el Ingeniero Sr. Almazan el proyecto que se le habia encomendado, y en la Memoria oficial que forma parte del mismo, no solo discute detenidamente las circunstancias del ramal de Novelda comparándolo con la línea directa por Albacete y Murcia, sino que la primera de las dos láminas que ilustran las descripciones y raciocinios hechos en el cuerpo del escrito está formada del conjunto de las tres líneas férreas de Albacete á Cartagena, Albacete á Almansa y Almansa á Alicante, con mas el ramal indicado de Novelda á Cartagena y su derivacion á Murcia.

Los estudios de la via férrea de Albacete á Murcia y Cartagena siguieron su curso ordinario, siendo aprobados por Real orden de 6 de Junio de 1856 en estos términos: «La Reina (Q. D. G.), en vista de los dictámenes emitidos por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, se ha servido aprobar el proyecto de ferro-carril de Albacete á Cartagena formado por el Ingeniero D. José Almazan, con las modificaciones propuestas por dicha Junta é indicadas por el expresado Ingeniero.»

Para comprender todo el significado de esta Real orden hay que examinar cuáles son esas modificaciones propuestas por la Junta é indicadas por el autor del proyecto, y estudiando la Memoria descriptiva oficial se ve que consisten principalmente:

1.º En rectificar el trazado entre Agramon y Cieza manteniéndole siempre á la izquierda del Mundo y del Segura.

2.º En acortar la línea entre Cieza y Alguazas llevándola por el valle del Segura en vez de ir por Campo-Tejas.

Y 3.º En atravesar la sierra de Carrascoy por el puerto del Garruchal en lugar de dirigirse por el de San Pedro que ocasiona un rodeo de unos 17 kilómetros. Estas modificaciones no solo se describen en la Memoria, sino que están representadas en la segunda lámina, y teniendo las tres por objeto disminuir la línea de ferro-carril en unos 40 kilómetros, se ve que al aprobar el proyecto de Albacete á Murcia y Cartagena, no solo se sancionaba el trazado directo, sino que se queria fuese el mas corto posible, puesto que con esas mejoras y no de otra manera era como se le daba la aprobacion; y esto se verificaba á propuesta del mismo Sr. Montesino que en el Congreso rehusaba prejuzgar la cuestion de trazado, teniendo presente sin duda, no solo la importancia del puerto de Cartagena, sino tambien lo propuesto en 1850 cuando tuvo lugar la informacion parlamentaria y lo acordado por el Congreso en 4 de Mayo de 1855.

En 3 de Marzo de 1857 los Sres. Hubbard, Castilla y Compañía pidieron autorizacion para hacer un estudio desde Venta de la Encina á Cieza, que practicado y sometido á exámen comparativo con el directo de Albacete á Cieza, fué deseñado por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos en la sesion del 1.º de Marzo de 1859, acordándose por la mayoría de 14 votos contra 2 se consultase á esta Direccion general: «Que entre las dos líneas en competencia debe ser preferida la correspondiente al ferro-carril directo desde Albacete á Cieza, de conformidad en esta parte con lo informado por el Ingeniero jefe de »Murcia.»

Posteriormente y deseando el Gobierno enlazar cuanto antes á Cartagena con el interior de la monarquía por medio de un ferro-carril, presentó á las Córtes un proyecto de ley basado en el único estudio oficial que existia, y la necesidad de la línea estaba de tal modo en la conciencia de todos, que casi sin discusion, y habiendo esta tenido por objeto mejorar notablemente las condiciones económicas de la Empresa fué votado el proyecto y convertido en la ley de 22 de Mayo de 1859.

En 7 de Julio siguiente se anunció la subasta para el 8 de Noviembre inmediato; y habiéndose presentado una proposicion aceptable á nombre del Sr. D. José de Salamanca, fué adjudicada á este la concesion del ferro-carril de Albacete á Cartagena en 29 del mismo mes.

Por Real Orden de 30 de Abril de 1860 se declaró subrogada la Compañía de los ferro-carriles de Alicante y Zaragoza en la concesion hecha

á D. José de Salamanca, y desde aquella fecha las Reales órdenes de 26 de Octubre, 28 de Noviembre, 24 de Diciembre de 1860, 22 de Enero, 8 de Marzo y 19 de Mayo de 1861 hacen ver la morosidad con que ha procedido la Empresa concesionaria en la ejecucion de las obras dando lugar á tan repetidos aperecibimientos.

A consecuencia de la última Real orden de 19 de Mayo próximo pasado publicada en la *Gaceta de Madrid* del 22, la Compañía concesionaria ha elevado al Gobierno la exposicion de 28 del mismo mes cuyo escrito se divide en dos partes totalmente distintas. En la primera intenta disculpar la lentitud con que procede en los trabajos; en la segunda propone construir en lugar del ferro-carril objeto de la concesion, otro muy distinto que partiendo de Novelda termine en Cartagena con un ramal á Murcia.

Para justificar la morosidad con que ha procedido hasta ahora en la ejecucion de las obras, supone la Compañía que la Real orden de 19 de Mayo próximo pasado solo se refiere al estado de los trabajos en la primera seccion de Albacete á Hellin, y cita la fecha de 21 de Febrero anterior en que quedó definitivamente acordado el proyecto de toda esta seccion.

Preciso será examinar los antecedentes y fundamentos de la citada Real orden para poder apreciar debidamente la contestacion de la Empresa en esta parte.

Adjudicada la linea de Albacete á Cartagena en 29 de Noviembre de 1859, dice la condicion 3.^a de las particulares que sirvieron de base para la subasta: «La Empresa deberá dar principio á los trabajos de este ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesion, y tenerlo concluido y dispuesto para la explotacion á los cinco años contados desde la misma fecha. Las obras empezarán á la vez por los dos extremos de la linea y seguirán construyéndose con la posible igualdad.» Creyendo sin duda el primitivo concesionario cumplir con este precepto, hizo en 27 de Enero y 6 de Febrero de 1860, á las puertas de Albacete y Cartagena, la ceremonia de la inauguracion, y trascurrieron muchos meses sin que el país viera emprenderse y principiar los trabajos como la condicion citada exige.

Hubiera podido entonces aplicarse á la Compañía el art. 22 de la ley general de ferro-carriles que dice así: «Las concesiones de ferro-carriles caducarán si no se diese principio á las obras, ó si no se concluyese el camino ó las secciones en que se divida dentro de los plazos señalados en ellas, salvo los casos de fuerza mayor;» pero el Gobierno paternal

y mesurado como debe serlo, se limitó á dirigir á la Empresa la Real orden de 26 de Octubre de 1860 en que se le manifestaba que S. M. la Reina (Q. D. G.) veia con desagrado *la falta de celo y actividad con que la Compañía concesionaria de la referida línea atiende á su construccion, con grave perjuicio de los intereses generales del país y sin que exista motivo alguno que justifique semejante proceder*. Esta fué la primera advertencia que hizo el Gobierno á la Compañía, y con ella le dió una prueba de benevolencia, prefiriendo al castigo y á la severidad de la ley la amonestacion y el recuerdo de sus obligaciones. Un mes corrió y las obras no se principiaban: en 28 de Noviembre de 1860 se aprobó el trazado definitivo entre Pozo-Cañada y Hellín, y el Gobierno no dejó pasar esta coyuntura sin recomendar nuevamente á la Empresa el cumplimiento de su contrato. Trascurrió otro mes, y al aprobar el Gobierno en 24 de Diciembre de 1860 el trozo desde Albacete á Pozo-Cañada excitó por tercera vez el celo de la Compañía. Todavía pasó otro mes, y en 22 de Enero de 1861 volvió á recordar á la Empresa sos compromisos; y por fin, en 19 de Febrero siguiente da parte el Ingeniero Jefe encargado de la inspeccion, de que «en la semana última se han principiado los trabajos de explanacion del trozo desde Sueina á San Anton en la 4.ª seccion del ferro-carril de Albacete á Cartagena.» Hasta ahora, Exce-lentísimo Sr., la Empresa estaba fuera de la ley por un solo concepto, por no haber dado *principio á los trabajos del ferro-carril dentro de los tres meses siguientes á la fecha de la concesion*: desde este punto se coloca fuera de la ley por un segundo motivo, por faltar á la cláusula de que *las obras se empezarán á la vez por los dos extremos de la línea*; se apercibe de ello el Gobierno, y dirige á la Compañía la quinta Real orden conminatoria de 8 de Marzo de 1861, y en 28 de Abril siguiente dice el Ingeniero Inspector que en el dia anterior habia recibido parte de la *Compañía concesionaria de que en el mes que ha trascurrido desde que se dió principio á los trabajos ha adelantado la explanacion 5 kilómetros próximamente*. Se pide por el Gobierno á la Inspeccion parte quincenal del progreso de las obras, y por el estado de 15 de Mayo próximo pasado se ve que á los 17 meses de la fecha de la adjudicacion del camino, la Compañía concesionaria tenia ocupados en las dos secciones de esta línea 356 jornaleros y 9 caballerías, trabajándose en la explanacion de 28 kilómetros de un terreno casi explanado por la naturaleza.

Estos precedentes tiene la Real orden de 19 de Mayo publicada en la *Gaceta de Madrid*. A una Administracion celosa no le es dado dejar tras-

currir impasible los cinco años señalados por la ley para la ejecucion de una obra, contentándose con averiguar al fin de ellos si se ha llevado ó no á efecto; á un Gobierno circunspecto tampoco le era permitido declarar la caducidad de una concesion sin apurar el último recurso que le quedaba con una Compañía que tan abiertamente faltaba á sus compromisos; por eso hizo aparecer en el periódico oficial la Real orden citada, y en vez de atacarla, en vez de apresurarse á cumplir lo que por sexta vez y con tan sobrada razon se le encargaba, la Compañía ensaya un nuevo sistema de resistencia, proponiendo, no una variacion radical, sino el proyecto de un camino nuevo, totalmente distinto del que le fué concedido, é indicando que emprenderá las obras con actividad si la proposicion no se le admite.

La Direccion no puede dejar de hacer observar á V. E. que no hay disculpa para esta nueva falta de la Empresa, que voluntariamente se coloca en una actitud evidentemente ilegal, en el mero hecho de mantener la paralización de las obras como hasta aquí á pretexto de una proposicion que sabe muy bien no la compete formular como lo hace, ni al Gobierno le es dado aceptar.

Viniendo ya á la propuesta de la Compañía concesionaria del ferrocarril de Albacete á Cartagena, dice esta que, «conservando todos sus derechos, sin renunciar á ellos ni en todo ni en parte en caso de que el Gobierno no acepte, hace al Gobierno de S. M. la siguiente proposicion: »1.º Hacer los 63 kilómetros de Cartagena á Murcia segun lo está ya »verificando con la subvencion de 300.000 rs. que le señala la ley de »concesion. 2.º Construir los 63 kilómetros desde Novelda á Murcia con »una subvencion de la mitad ó sean 150.000 rs. por kilómetro, añadiendo despues que si el Gobierno de S. M. prefiere el trazado por Hellín »y Calasparra, la Compañía se apresurará á emprender las obras con toda »actividad; y si, por el contrario, el Gobierno de S. M. encuentra ventajosa esta proposicion para los intereses públicos, la Compañía no tiene »por su parte inconveniente en dejar la cuestion en el estado en que hoy »se encuentra durante lo que resta de año, á fin de que el Gobierno pueda »obtener la sancion legislativa.» Verdaderamente, Excmo. Sr., la Direccion de Obras públicas se ve perpleja para informar á V. E. sobre los puntos que esta proposicion encierra, porque si bien es clara y sencillísima la marcha legal y única que al Gobierno le compete seguir en este asunto, por lo mismo no se concibe ni se explica cómo una Compañía avezada á la construccion de ferro-carriles, y que tan bien debe conocer la legislacion vigente sobre estas vias y sobre contratacion de servicios

públicos, puede hacer una propuesta tan inadmisible sea cual fuere el punto de vista bajo que se considere.

La ley de 22 de Mayo de 1859 «autoriza al Gobierno para otorgar »en pública subasta la concesion de un ferro-carril de primer orden que, »continuando el de Madrid á Albacete, vaya desde este punto á terminar »en el puerto de Cartagena.» El pliego de condiciones particulares para la concesion de esta línea, al cual se da por el art. 5.º de la ley la misma fuerza que tiene esta, dice en su art. 1.º: «Este camino (el de Albacete á »Cartagena) se dirigirá por Pozo-Cañada, Tobarra, Hellín, Cieza y Murcia á Cartagena;» y la tercera de las condiciones estipula que el camino deberá estar «concluido y dispuesto para la explotacion á los cinco años, »contados desde la fecha de la concesion;» basados en estas prescripciones se hicieron la subasta y el contrato. ¿Cabe dentro de la ley la propuesta hecha por la Compañía? No; ella misma lo reconoce en el párrafo que se acaba de transcribir. ¿Hay facultades en el Gobierno para suspender los efectos de una ley cuyo objeto debe tener lugar en un determinado período? Muy fuertes y de gran peso deberían ser las razones que tuviese para arrostrar tan grave responsabilidad; pero aun cuando el Gobierno tuviera esta facultad, ¿son aceptables las condiciones que propone la Empresa? De ninguna manera; porque siendo un camino nuevo y enteramente distinto del que le está concedido el que ofrece construir, los artículos 6.º, 7.º, 10.º, 16.º, 17.º y 18.º de la ley general de ferro-carriles de 3 de Junio de 1855 y la instrucción para su cumplimiento de 15 de Febrero de 1856 marcan terminantemente los trámites que deben seguir estos asuntos, siendo entre otros indispensables la formacion del proyecto del camino que se pretende, la informacion en que se oiga á las Diputaciones de las provincias interesadas para justificar su utilidad, la ley de concesion, y la pública subasta para adjudicar la línea al mejor postor; faltan en el caso presente todos los requisitos exigidos por la ley; pero demos por supuesto que el proyecto se forma, que de la informacion de utilidad pública resulta demostrada esta y la preferencia de la nueva línea sobre la actualmente concedida, y, lo que es mas, que se aprueba y sanciona la ley mandando proceder á su ejecucion, todavia se tropezará con un obstáculo insuperable opuesto por la misma Compañía, la cual, *sin renunciar á los derechos que tiene adquiridos en el caso en que su proposicion no se admita*, fija por sí y ante sí la subvencion del nuevo camino, y exige que se le adjudique con las condiciones que ha tenido á bien señalar, imposibilitando de este modo la subasta y la rebaja de subvencion que en ella pudiera obtenerse, poniéndose así en contradiccion abierta con uno de los

principios fundamentales de la ley general de ferro-carriles, y por consecuencia haciendo imposible la admision de su propuesta ni aun con el concurso de todos los poderes públicos.

Y si despues de esta razon capital pudiéramos descender todavia á examinar las condiciones que la Compañia impone, veriamos en primer lugar que la subvencion de 300.000 rs. por kilómetro en la linea de Albacete á Cartagena se fijó con relacion á todo el trayecto buscando un término medio entre lo fácil y lo difícil, y precisamente la seccion de Murcia á Cartagena pertencee en lo general á la primera categoria, tanto que en ella figura una alineacion recta de mas de 23 kilómetros en un terreno que por lo llano se llama el *plan de Cartagena*, y en segundo lugar el movimiento de viajeros entre Murcia y Cartagena es tan considerable, que la Compañia general de Crédito en España hizo proposicion alianzada en 19 de Setiembre de 1857 para construir ese trozo sin subvencion alguna, y no se aceptó por no desmembrar la linea, otorgando la concesion de la parte menos costosa y mas productiva: pues bien, para esa misma seccion es para la que la Compañia propone conservar la subvencion de 300.000 rs. por kilómetro, que por una contradiccion inesplicable considera elevada para toda la linea. El terreno desde las inmediaciones de Murcia á Novelda tampoco presenta grandes dificultades, y todo induce á creer llegue dia en que sea atravesado por un ferro-carril sin necesidad de darle subvencion alguna: la Compañia pide sin embargo para este trayecto 150.000 rs. por kilómetro. Resulta, pues, clara y evidente la confusion que introduce en la esfera administrativa la propuesta de la Compañia, la imposibilidad legal de admitirla, y aun lo oneroso que seria su adopcion.

Pero á fin de que no quede la menor duda en el ánimo de V. E. al proponer á S. M. la resolucion de este asunto, vamos á examinar la cuestion como si se hallase completamente íntegra, suponiendo que la Empresa consiente sin condicion alguna en la rescision del contrato de concesion de la linea de Albacete á Cartagena, sin reservarse ningun derecho sobre la de Novelda á Cartagena en caso de ser esta la preferida, y quedando en plena libertad el Gobierno para sacar á subasta la una ó la otra de las dos líneas, segun á los intereses públicos convenga. No puede darse una hipótesis más favorable á los partidarios del trazado de Novelda. Para hacer esta comparacion aprovecharemos los apreciables datos oficiales que suministra el informe que sobre la propuesta de la Compañia acaba de emitir el Ingeniero Jefe de la provincia de Murcia, Inspector interino del ferro-carril de Albacete á Cartagena, teniendo á la vez pre-

sentes las numerosas exposiciones que en pró y en contra de la misma propuesta se han dirigido al Gobierno.

Con esta lata informacion popular, con la Memoria del indicado Inspector, y con los muchos datos oficiales y fidedignos que obran en esta Direccion, nada mas fácil que conocer la importancia relativa de entrambas líneas, las necesidades que están llamadas á satisfacer, y la preferencia que en su órden de ejecucion debe adoptarse; y la Direccion se expresa de este modo, porque la primera idea que á su juicio hay que rectificar, é importa mucho hacerlo, es la de suponer á estas vías capaces de reemplazarse mutuamente lo cual no es exacto: cada una tiene su carácter especial, su objeto distinto, y siendo dos cosas completamente diversas, no es posible la sustitucion de la una por la otra: veamos cuál es la índole particular de cada una.

La línea directa de Albacete á Murcia y Cartagena tiene por objeto:

- 1.º La mas breve comunicacion de Cartagena con el interior.
- 2.º Abrir una salida rápida y económica á las producciones agrícolas de las feraces vegas de los ríos Mundo y Segura.

3.º Llevar la industria á una comarca que cuenta con la abundancia de primeras materias y con el agua por motor, pero de donde la poblacion emigra á causa de la irregularidad de las lluvias y la consiguiente inseguridad de las cosechas.

4.º Hacer posible el beneficio y explotacion de las sierras de Alcaráz y Segura, ricas en maderas de construccion y en minerales, pero aisladas, improductivas é inaccesibles:

Y 5.º Proteger y desarrollar la industria minera y metalúrgica, no solo en Cartagena donde es ya tan importante, sino en varios otros puntos del interior de España.

Con la línea de Novelda á Cartagena y su derivacion á Murcia, se consigue:

1.º Continuar la comunicacion paralela á la costa que viene desde Francia por Barcelona, Valencia y Játiva, facilitando las transacciones del Este con el Sur-Este de España:

Y 2.º Atraer y concentrar en el actual ferro-carril de Alicante la explotacion de una rica zona de terreno.

Justificadas estas aserciones, como pasa á hacerlo la Direccion, fácilmente se deducirá la preferencia que en el órden de ejecucion debe acordarse á las dos líneas.

La conveniencia y la importancia de abrir el camino mas breve desde el interior á Cartagena, no cree esta Direccion haya quien la ponga en du-

da: por la rápida historia hecha al principio de este informe, se ve que en todas épocas, por todos los Gobiernos, por todos los hombres importantes de nuestro país y en todos los Parlamentos, se ha reconocido la utilidad político-administrativa de un ferro-carril que aproximase todo lo posible á la residencia habitual del Gobierno el gran puerto que poseemos en el Mediterráneo, único departamento de Marina, y única plaza fuerte que en él tenemos.

Y esta idea, comun entre los hombres pensadores, de la importancia comercial y militar de Cartagena, acaba de recibir su confirmacion con el estudio recientemente hecho de su fondeadero, reemplazando hoy la rigurosa exactitud de los números á la vaguedad de las apreciaciones, y poseyendo la Administracion prolijos datos que la permiten estimar en su justo valor lo que es y lo que puede ser aquel admirable puerto.

Con una extension de 226 hectáreas y una ensenada aneja de 242, hay espacio para que estén al ancla con separacion varias escuadras en fondos desde 50 á 120 piés. En el proyecto de mejora que se halla á informe de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, y cuyo pensamiento general está aprobado por los Ministerios de Guerra y de Marina, se propone conservar el antepuerto ó ensenada como hasta aquí, y en el interior del puerto cerrar una dársena grande de 57 hectáreas con el fondo general de 36 piés. Con este proyecto, cuyo presupuesto importa 62.000.000 de rs., el fondeadero quedaria distribuido en las 242 hectáreas del antepuerto, 120 de puerto, 57 de dársena mercante con 2.605 metros lineales de muelle, 2 de dársena cerca de la puerta de Mar para lánches y buques pequeños con 447 metros de muelle, y las 18 que tiene la dársena militar; total 439 hectáreas, de las cuales, excepto las 2 de la dársena pequeña, las 437 restantes tendrán calados desde 36 piés en adelante, con separacion completa entre la marina militar y la mercante, sirviéndose la primera de la parte occidental del puerto, y la segunda de la oriental.

Ante tan satisfactorios resultados á que solo puede aspirar el hombre cuando su mision se reduce á completar y perfeccionar la obra de la naturaleza, exigüos aparecen los que logra el arte abandonado á sus propios recursos. Cerca de un siglo de perseverantes trabajos y 254.000.000 de reales cuesta á la Francia el dique de Cherbourg con que poder resguardar 25 ó 30 buques anclados en su rada; 171.000.000 le ha costado ampliar en Marsella con 60 hectáreas el antiguo puerto; y sobre lo muchísimo que de inmemorial venimos gastando en los nuestros de Levante, hoy se están mejorando á costa de cuantiosas sumas los de Barcelona, Va-

lencia y Alicante: la superficie de los tres, cuando tengan terminadas las obras, será respectivamente de 143, de 36 y de 30 hectáreas: sus calados, sobre no ser grandes, exigen para conservarse una continua limpia.

Y no se diga que á pesar de sus excelentes condiciones el puerto de Cartagena es poco frecuentado por el comercio. Esto depende de la falta de caminos que lo pongan en comunicacion con el interior del reino, con Andalucía, y hasta con las demás poblaciones importantes de la costa, llegando el abandono en que se encuentra hasta verse privado de muelles para las operaciones de carga y descarga. Otro tanto sucede con Vigo, siendo por una anomalía inexplicable nuestros dos mayores puertos los menos favorecidos por la solicitud y los cuidados de la Administración pública.

Sobre todo no deben perderse de vista las consideraciones militares que abogan en favor del puerto de Cartagena.

Las formidables luchas de Crimea y de Italia han puesto en evidencia los enérgicos medios de que disponen la Francia y la Inglaterra, y nos excitan á imitar su ejemplo: si hoy tuviese España necesidad de embarcar un ejército con facilidad y rapidez, sensible es haber de confesar que muy imperfectamente se llenaría el servicio, al paso que, concluidas las obras del puerto de Cartagena, podría hacerse allí el embarque en pocas horas y con toda seguridad, hallándose reunidas en un solo punto todas las facilidades que puede ofrecer un puerto mercante y todos los recursos de un arsenal militar. Pero se dirá: terminando el ferro-carril en uno y otro caso en Cartagena, debe serle indiferente el directo ó el ramal de Novelda. Sin embargo, no es así por la distancia á que queda del interior: estando Alicante á 454 kilómetros, y Valencia á 493 de Madrid, y quedando Cartagena, según la misma Compañía concesionaria, á 542, la diferencia de 88 kilómetros entre Alicante y Cartagena sería decisiva para que el comercio se dirigiese al primer punto y no al segundo. Pero esa diferencia no solo es importante en sí misma, sino que lo es mas por las circunstancias que la acompañan; siendo comun desde Madrid el trayecto hasta Novelda, que está á 424 kilómetros, cualquier viajero ó mercancía se encontraría al llegar á este punto con dos caminos para ir al mar, el uno de 30 kilómetros hasta Alicante, el otro de 118 hasta Cartagena: ¿quién dejaría de preferir el primero al segundo? ¿Qué combinacion de tarifas ni qué compensacion cabe con tanta desigualdad en tan corto espacio? Para que Cartagena quede servida necesita indispensablemente la línea directa, que pudiendo reducir á 483 kilómetros la distancia á Madrid, y recorriendo una extensa y rica zona en buenas condiciones de explotacion, le propor-

ciona medios de competir con Alicante, aunque siempre con desventaja respecto á la longitud.

Para el cálculo que antecede, la Direccion se ha servido exclusivamente de los números presentados por la Compañía concesionaria del ferro-carri! de Albacete á Cartagena; pero respetando como debe su buena fé, no puede dispensarse de exponer los errores en que, sin duda involuntariamente, incurrió al estamparlos y que el Jefe de la provincia de Murcia rectifica valiéndose de los datos que existen en aquel archivo: hechas estas rectificaciones, y tomando el proyecto oficial tal cual se presentó, resulta:

De Murcia por Novelda á Madrid. 506,5 kilómetros.

De Murcia por Cieza y Hellín á Madrid. 459,3 »

Diferencia de mas por Novelda. 47 kilómetros.

De Cartagena por Orihuela y Novelda á Madrid. . 531 »

De Cartagena por Murcia, Cieza y Hellín á Madrid. 523 »

Diferencia de mas por Novelda. 26 kilómetros.

Esto no tocando en Murcia, que haciéndolo, como en la mayor parte de los casos sería preciso, resultaría:

De Cartagena por Murcia y Novelda á Madrid. . . 571 kilómetros.

De Cartagena por Murcia, Cieza y Hellín á Madrid. 523 »

Diferencia de mas tocando en Murcia. . . 46 kilómetros.

Las diferencias presentadas por la Compañía son de 39 kilómetros para Murcia, y de 14 para Cartagena.

Hasta aquí la Direccion ha considerado el proyecto oficial del trazado directo tal como lo presentó su autor; pero ya ha hecho observar que no es así sino con las modificaciones indicadas por el mismo y propuestas por la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, como S. M. se sirvió aprobarlo. Sobre esas modificaciones se han hecho estudios posteriores que han demostrado su posibilidad y conveniencia, y hoy se sabe que entre Murcia y Cartagena cabe un trazado de 48 kilómetros en vez de los 65 que tiene el oficial, y entre Cieza y Alguazas puede obtenerse tambien un ahorro de longitud de 8 á 9 kilómetros mejorando notablemente las rasantes. Entre Hellín y Cieza se han hecho algunas nivelaciones, y todo induce á creer que, facilitándose mucho la construccion de la vía,

pueden ahorrarse de 15 á 16 kilómetros. Introduciendo, pues, estas variaciones en la comparacion hecha anteriormente, resulta:

De Murcia por Novelda á Madrid.	306,3	kilómetros.
De Murcia por Cieza y Hellín á Madrid (trazado rectificado).	436,8	»

Diferencia de mas. 70,0 kilómetros.

De Cartagena por Orihuela y Novelda á Madrid.	334	kilómetros.
De Cartagena por Murcia, Cieza y Hellín á Ma- drid (trazado rectificado).	485	»

Diferencia de mas. 66 kilómetros.

De Cartagena por Murcia y Novelda á Madrid.	371	kilómetros.
De Cartagena por Murcia, Cieza y Hellín á Ma- drid (trazado rectificado).	483	»

Diferencia de mas. 86 kilómetros.

Estos números demuestran que si no se quiere excluir del comercio al puerto de Cartagena, privándole del gran porvenir que le prepara la apertura del istmo de Suez, y originando un gran recargo en tiempo y coste á todos los trasportes de tropas y de material que necesita hacer el Estado en esa direccion, forzoso es confesar que el ramal de Novelda no es linea que satisfaga las necesidades de Cartagena como se ha procurado siempre y como se consigne con el ferro-carril directo. Y ciertamente, Excmo. Sr., que si la inflexibilidad de los números no fuera tan concluyente, una sola observacion bastaria para hacer comprender la verdad de lo que la Direccion acaba de asentar, y es la actitud que Albacete, Murcia y Cartagena han tomado en esta cuestion: las tres ciudades se hallan ligadas por ferro-carril en uno y otro caso; sin embargo, allí están sus exposiciones; y cuando poblaciones tan importantes con tal unanimidad se deciden por una determinada direccion no se equivocan, aquella es la que les conviene.

El segundo objeto de la linea directa de Albacete á Murcia, decia esta Direccion que era abrir una salida rápida y económica á las producciones agrícolas de las feraces vegas del Mundo y del Segura; y si fuera necesario justificar su necesidad, bastaria echar una ojeada sobre el cuadro de poblacion y riqueza que hay en la zona servida por este ferro-carril (véanse los estados 1.º y 2.º). De él resulta una poblacion de 522.461 habitantes con 86.062.499 rs. de riqueza imponible, sin contar mas que con los pueblos que halla á su paso y á corta distancia en las provincias

de Albacete, Murcia y Alicante, y con una poblacion de 721.342 almas, teniendo presente las avenidas de las provincias de Jaen, Granada y Almería que avocan á los pueblos de Hellin, Calasparra y Alcantarilla.

Un país tan poblado y tan rico, hoy que carece de vias de comunicacion, que está completamente aislado en un rincon de la Península, á cuyo aislamiento debe el ser tan poco conocido y el tener que consumir lo que produce, bien merezca una via férrea que, proporcionando mercados á sus frutos, haga fecundas las faenas del agricultor y le excite á sacar de aquella vegetacion lozana y casi tropical todo el inmenso partido de que es susceptible.

Así lo comprendió tambien la Compañía concesionaria de los ferrocarriles de Zaragoza, Alicante, Córdoba y Cartagena, pues en la Memoria leida en la junta general de 30 de Mayo de 1860 por el Consejo de Administracion de la misma, se dice lo siguiente:

«El Gobierno, despues de haber asegurado por medio de vias férreas la comunicacion de la capital de la Monarquía con los puertos comerciales de Alicante y Valencia, ha juzgado oportuno unir tambien á Madrid con el gran puerto militar del Mediterráneo por medio de una línea férrea que atravesará las ricas y fértiles comarcas del antiguo reino de Murcia. Este proyecto era, ya hace tiempo, objeto de nuestros estudios; y en nuestra opinion el trazado preferible, el que, UTILIZANDO DEL MEJOR MODO POSIBLE NUESTRO CAMINO DE ALICANTE, hubiera servido mejor á los intereses de la huerta de Murcia, enlazándola por una parte con Madrid y Valencia, y por la otra con el puerto de Cartagena, iera el que partiendo de Novelda hubiera pasado por Orihuela y Murcia. Esta línea no habria sido ciertamente la mas corta; pero utilizando 427 kilómetros del camino de Alicante, hubiese evitado la construccion de un considerable número de kilómetros de camino de hierro. El Gobierno, sin embargo, juzgando preferible seguir una línea mas recta desde Madrid á Cartagena, puso en subasta en 8 de Noviembre último la concesion de esta línea, segun el proyecto formado por él.

»La concesion fué adjudicada al Excmo. Sr. D. José de Salamanca con una subvencion de 300.000 rs. por kilómetro, ó sean rs. vn. 74.122.800, cuya subvencion no será disminuida en el caso de que por un nuevo trazado se abreviase la distancia que segun el antiguo mediaria entre Murcia y Cartagena.

»El Sr. Salamanca, el día siguiente al de la subasta, se apresuró á poner á disposicion de la Compañía la concesion del mencionado ferrocarril, sin reservarse directa ni indirectamente el menor beneficio, y dán-

dola tres meses de tiempo para tomar una resolución. «La Compañía» aceptó la oferta del Sr. Salamanca, y empleó este plazo en hacer los estudios del camino bajo el triple punto de vista de la construcción, de la explotación facultativa, y del servicio comercial.

«El resultado de estos estudios, ejecutados con el mayor detenimiento, ha hecho concebir las más lisonjeras esperanzas para el porvenir del camino, y nos ha decidido á enriquecer con su adquisición la red férrea que ya posee la Compañía.» La huerta de Murcia, que se extiende en una superficie de 30 kilómetros, si bien menos nombrada acaso que la de Valencia, no cede á esta, así por su fertilidad como por la industria de sus habitantes.

«El clima del reino de Murcia es excepcionalmente favorable á toda clase de cultivos, lo que hace que aquel país sea uno de los mas ricos y fértiles de España.

«En fin, Murcia, capital de provincia, cuenta, con sus arrabales, una población de 80.000 habitantes. Cartagena, aunque haya decaído de la importancia que conservó hasta fines del siglo pasado, tiene una población de 25.000 habitantes, y es aún una de las plazas de guerra mas considerables de España, y sus magníficos arsenales recuerdan el importante papel que ha hecho en otros tiempos. Pero esta ciudad siente la influencia del movimiento industrial que se manifiesta en todos los puntos de España, y cuenta ya con numerosas fábricas, situadas en las inmediaciones de la rada y en los montes que la coronan, dedicadas á la fundición de minerales que se encuentran en abundancia en sus cercanías, y tan luego como lleguen á realizarse los proyectos del Gobierno, ya en vía de ejecución, volverá á ser antes de pocos años uno de los primeros puertos militares del Mediterráneo, á la sombra del cual se creará otro comercial de grande importancia.

«No debemos tampoco olvidar las esperanzas que bajo el punto de vista de los intereses generales de la Compañía nos hacia abrigar el proyecto de camino de hierro de Cartagena, al hablaros de él en la junta general de 31 de Mayo de 1858, y que formulamos con estas palabras:

«Cartagena está á seis ó siete horas de Orán.....»

«Un nuevo horizonte se abre, pues, para el porvenir de África, objeto de la preferente solicitud del Gobierno francés, y para España, cuyo territorio llegará á ser el tránsito de las comunicaciones con Argelia, como la Francia es á su vez el camino mas corto para las comunicaciones de Inglaterra con el Mediterráneo, el Egipto y la India.

«Las mismas ventajas que encuentran los ingleses en atravesar la

Francia para ponerse en relacion con el Oriente, encontrarán los franceses en tomar el camino de España para dirigirse á Orán.

»El país recorrido por el camino desde Albacete á Murcia es, con escasas excepciones, árido y poco productivo; pero existe entre él y la provincia de Murcia un tráfico muy importante, siendo los respectivos productos de naturaleza enteramente diferente; y las relaciones establecidas entre ambas provincias demuestran que el camino de que se trata, siguiendo el trazado de la carretera de Cartagena, si no está llamado á crear un nuevo tráfico, seguramente contribuirá á desarrollar el que ya existe.

»Tales son, señores, los motivos que nos han determinado á tomar la concesion del camino de Albacete á Cartagena por Murcia.

»SIN LA MENOR DUDA, COMO LO HEMOS MANIFESTADO, HUBIÉRAMOS PREFERIDO LLEGAR Á CARTAGENA POR EL TRAZADO DE ORIHUELA, Y ATRAER AL CAMINO DE ALICANTE, EN CASI TODA SU EXTENSION, EL TRÁFICO DE UNA DE LAS MAS RICAS COMARCAS DE ESPAÑA; mas hemos tenido que someternos á la decision del Gobierno, que ha optado en favor de un trazado mas directo, «lo que »por demás está compensado por la subvencion de este camino.» En efecto, sin anunciaros ahora, á pesar de los detenidos estudios que se han hecho durante tres meses, guarismos que necesitan siempre ser confirmados por la experiencia, «podemos desde luego asegurarnos que el camino de Albacete á Cartagena por Murcia, construido en las condiciones mas económicas de establecimiento, *ha de dar una amplia remuneracion á los capitales que en él se empleen.*»

Una apología tan terminante como justa, unida á los estados de poblacion y riqueza que se acaban de mencionar, es lo único que opondrá esta Direccion al párrafo de la exposicion de 28 de Mayo, en que la Compañía dice: «que la linea de Albacete á Murcia recorre uno de los »terrenos mas incultos y estériles de España; que atraviesa solo cinco »pueblos, que entre todos ellos juntos no reunen mas de 27.702 almas, »y que por lo tanto los productos de la explotacion serán casi nulos ó »insignificantes,» así como el estado del número é importancia de las exposiciones recibidas hasta esta fecha (véase el estado núm. 3) contesta á «la impopularidad que supone hácia este proyecto, y la fuerte animadversion con que contra él se ha pronunciado la opinion pública.»

Pero no han sido estos los únicos móviles que han inducido al Gobierno á establecer una linea directa de Albacete á Cartagena. Las prolongadas sequías que afligen á la provincia de Murcia han sido objeto repetidas veces de su solicitud, de estudios detenidos, y de medidas que

tienden á atenuar su desastrosa influencia, evitando la emigracion á la Argelia, que no alcanza á contener el empleo de mas de 20.000 obreros que ocupan la minería de Cartagena, el arsenal y las obras públicas. Deber es del Gobierno no omitir medio para modificar este estado de cosas; y además de promover un sistema de plantaciones que tienda á corregir la falta y escasez de las lluvias, ha querido llevar la fabricacion á una comarca que cuenta como primeras materias la seda, el lino y el cáñamo en abundancia, y con un rio como el Segura, que llevando en su estiaje más de 10 metros cúbicos de agua por segundo de tiempo, brinda con sus fuertes desniveles á obtener uno de los motores mas baratos que ofrece la naturaleza al hombre.

Las previsiones del Gobierno han principiado á realizarse; y aunque en muy pequeña escala, las márgenes del Segura empiezan á animarse con alguna fabricacion: cuando el ferro-carril se asiente en su vega y los cereales de la Mancha puedan ir á alimentar sus fábricas harineras, y cuando á consecuencia del Real decreto de 29 de Abril de 1860 los riegos de invierno y el aprovechamiento de las avenidas hagan mas segura y constante la produccion, de esperar es que cese la emigracion á tierras extrañas de una poblacion laboriosa y activa, que en el feliz enlace de la agricultura y de la industria hallará trabajo continuo y abundante y justa remuneracion de sus fatigosas tareas.

Tambien hay que tener en cuenta que, tomando por base el trazado del ferro-carril directo, se fijaron en el plan general de carreteras, decretado en 7 de Setiembre de 1860, como de segundo orden, la de Yeste á Hellin por Elche de la Sierra, la de Yecla al puerto de la Losilla, ó sea á Cieza, la de Caravaca por Mula á Alcantarilla, y la de Caravaca á Calasparra; además las de tercer orden de Ballestero á Hellin y de la Puebla de Don Fadrique á Caravaca: todas afluyen al ferro-carril, y contribuirán con él á hacer posible el beneficio y explotacion de las sierras de Alcaráz y Segura, tan ricas en buenas maderas de construccion como inaccesibles á la industria. El pino de Segura vale á 8 rs. el codo en el monte, y se paga á 70 en el arsenal de Cartagena, y á 75 en la maestranza de artillería (véanse los estados números 4 y 5): así es que solo facilitando los trasportes podrá darse movimiento á esa inmensa riqueza que hoy atesoran las sierras de Alcaráz y Segura sin que haya medio de beneficiarla.

De la clasificacion general de los montes públicos, hecha por los Ingenieros del ramo en cumplimiento del Real decreto de 16 de Febrero de 1859, resulta que la extension forestal de las provincias de Alba-

cete, Jaen, Granada y Murcia en que radican las sierras ya citadas, llega á la considerable cifra de 1.225.963 hectáreas, divididas en 463.878 enajenables y 762.085 exceptuadas de la venta: poner en circulacion esta considerable masa de productos, juntamente con la que pueden ofrecer los montes que se hallan en manos de los particulares, y lograr que nuestros arsenales se abastezcan de maderas del país, dejando de comprárselas á la Suecia y al Canadá, no es por cierto otro de los resultados menos importantes del ferro-carril directo; advirtiendo que esta ventaja no se consigue con el de Novelda, que atraviesa un territorio muy pobre en arbolado.

Esta Direccion indicó finalmente como uno de los objetos de aquel ferro-carril el proteger y desarrollar la industria minera y metalúrgica, no solo en Cartagena, sino en varios otros puntos del interior, y vamos á ver por qué. La minería de Cartagena, nacida en 1842, que cuenta en el dia con 68 fábricas de fundicion que han dado en el año último 404.582 quintales de plomo, ha producido en los diez y nueve años que lleva de existencia 4.710.559 quintales de dicho metal con onza y media de plata cada uno, cuyo valor asciende próximamente á reales vellon 471 millones, habiendo proporcionado al Erario en el último decenio un ingreso de reales vellon 53.671.450.

Estas cifras dan idea de la gran importancia de esta industria; pero contando en dos leguas de trayecto con los tres magníficos fondeaderos de Cartagena, Escombreras y Porman, por donde recibe los carbones que necesita y extrae los minerales y metales que produce, no se advierte á primera vista la conexcion que tenga con el ferro-carril directo, y sin embargo no puede ser mas íntima.

La causa principal del gran desarrollo que ha tenido en pocos años la industria metalúrgica de Cartagena es la gran variedad en sulfuros y carbonatos, tanto de plomo como de hierro, que presenta su sierra, y la mezcla de gangas fusibles, y de calizas, margas y cuantas sustancias sean de desear para dejar al arbitrio de los maestros de hornos el cargar estos mas ó menos de aquellas que la experiencia ha demostrado que tienen tal ó cual propiedad.

De esta manera gradúan á voluntad la fusibilidad de las mezclas, y los minerales mas rebeldes se funden con tal perfeccion, que las escorias quedan con un medio á un 1 por 100, al paso que en el extranjero y en otros distritos mineros contienen un 5 por 100, que es un tipo muy general en los minerales que se aprovechan en Cartagena.

Por esta razon Cartagena está llamado á ser en Europa el primer

punto productor de plomos, como lo es de cobres Swansea en el país de Gales, que reúne análogas condiciones; y del mismo modo que los minerales de la Argelia francesa vienen en grandes partidas, para honra de nuestra industria, á alimentar los establecimientos de fundicion de Cartagena, así vemos converger allí los minerales de comarcas próximas, y llevarlos como fundentes á Adra y Almería en no despreciables cantidades para beneficiar los residuos de sus minas.

Con estos antecedentes, y sabiéndose los considerables criaderos de minerales plomizos y argentíferos que encierran las provincias de Toledo, Albacete, Guadalajara, Ciudad-Real y otras del interior del reino, cuyo beneficio, si no imposible, es al menos costosísimo por la necesidad de emplear la amalgamacion del mercurio, naturalmente surge el deseo de trasportar tan ricas menas á la sierra de Cartagena, donde existen en prodigiosa abundancia sus naturales fundentes; y como en este trasporte el elemento principal de su coste es la distancia, de allí el que la industria minera del centro de la Península esté interesada en que el ferro-carril de Albacete á Cartagena sea lo mas corto posible, para facilitar el desarrollo de una industria hoy abatida á pesar de la abundante riqueza que atesora.

Cartagena con su saludable y bonancible clima, que permite trabajar todo el año; con la gran robustez y clara inteligencia de sus operarios, y sobre todo con esa especialidad en la constitucion geognóstica de su sierra, está llamada á fundir todos los minerales plomizos y argentíferos de una gran parte de España y muchos del extranjero, así como ya sucede con los de la Argelia: facilitar el desarrollo de esa industria, es otro de los deberes del Gobierno, y á ello coadyuva el ferro-carril directo desde Albacete á Murcia y Cartagena mucho mejor que podria hacerlo el ramal de Novelda. Tampoco debe echarse en olvido la fábrica de azufre de Hellin, cuyo estado actual se ve por el documento inserto con el núm. 6, y cuyo desarrollo será inmenso cuando se halle favorecido por el ferro-carril.

Hasta ahora la Direccion se ha ocupado en patentizar los cinco grandes objetos que descuellan entre los que llena el ferro-carril directo: respecto del ramal de Novelda á Cartagena con su derivacion á Murcia, su carácter principal es el de continuar las comunicaciones de Levante facilitándolas; pero no debe perderse de vista que á su lado está el Mediterráneo, y que el servicio de la navegacion, tan activo en su costa, llena las mismas necesidades que está llamada á satisfacer la via férrea, no siendo por lo tanto tan urgente esta comunicacion como las que se dirigen desde la region maritima al interior de la Península.

La poblacion y riqueza que con esa via se sirve es de 386.804 habitantes, con rs. vn. 56.717.983 de riqueza imponible, siendo de observar:

1.º Que con ese trazado se mejora la condicion de los partidos de Novelda, Elche, Dolores y Orihuela, ya bastante favorecida por la proximidad á que están del ferro-carril de Alicante.

2.º Que con él dejaria de servir el camino á 164.068 habitantes, con rs. vn. 33.291.967 de riqueza, á los cuales les seria mas expedito y barato irse por la carretera á Albacete que bajar á Murcia para tomar allí el ferro-carril y subir luego por él hasta el mismo punto de Albacete.

3.º Que se perjudica enormemente á 267.271 habitantes con reales vn. 35.593.000 de riqueza, correspondientes á la provincia de Murcia, por el gran rodeo que se les obliga á dar y que se fijó al hablar de las distancias respectivas: este rodeo es de tanta mas consideracion, cuanto que todas las corporaciones están contestes en afirmar en sus exposiciones que el mercado natural de las producciones del Segura son las Castillas, donde cambian sus frutos.

4.º De ese rodeo participará la parte de provincia de Almeria que viene á Alcantarilla, quedando la de Jaen sin servicio.

Y 5.º Que examinando los cuadros de poblacion y riqueza, se ve que la zona recorrida por el ferro-carril directo en la provincia de Albacete, cuya longitud es próximamente igual á la que media entre Novelda y Callosa de Segura, es tan poblada y rica como esta última, que comprende la mitad de la vega de dicho rio, en la provincia de Alicante, todo el partido judicial de Elche con su extensa y poblada huerta, con mas las ricas poblaciones de Novelda, Aspe y Crevillente.

Reducido esto á números, da por resultado para la primera zona en la provincia de Albacete 75.601 habitantes, con rs. vn. 14.761.183 de riqueza imponible, y para la segunda zona, ó sea la de Novelda á Callosa, 80.780 habitantes, con rs. vn. 14.704.157: de modo que el país que generalmente se cree pobre y desierto, reúne casi la misma poblacion y un poco mas de riqueza que una de las comarcas que mas fama gozan por ambos conceptos.

Hemos dicho que el segundo objeto que se consigue con el ramal de Novelda es concentrar en la línea de Alicante el tráfico de una rica zona de terreno. Este es sin duda alguna el verdadero móvil de la Compañía que, como concesionaria á la vez de aquella línea, realizaria con la combinacion que propone una ganancia que no niega, antes bien la reconoce explícitamente con franqueza y buena fé. En efecto: aun reducida la sub-

vencion del trayecto de Novelda á Murcia á la mitad de la que está asignada al de este punto á Albacete, como los gastos de construccion del primero respecto del segundo disminuirían en una proporcion mucho mayor, reportaria por este concepto una ventaja considerable: aún seria mayor la que le ocasionaria el ahorro en los gastos de explotacion proporcionado á la mayor longitud que aprovecharia de la línea de Alicante, donde este servicio se halla ya organizado y en disposicion de atender con un pequeño aumento de coste al movimiento de la nueva línea.

También obtendria no escasa ganancia, y en esta parte su interés está en abierta oposicion con el interés público, en el aumento de productos que le proporcionaria el inútil rodeo que se obligaria á dar á todos los viajeros y mercancías que circularan por el ramal de Novelda; rodeo que, como hemos demostrado, es mucho mas largo de lo que la Compañía supone, y que constituiria una pérdida de algunos millones anuales para la comarca que ha de servir el ferro-carril en beneficio exclusivamente de la Empresa explotadora.

Así no es extraño que esta, atenta solo, como es natural, al provecho de sus accionistas, proponga y trate por todos los medios que están á su alcance de llevar á cabo un negocio que para ella seria, en el triple concepto expresado grandemente lucrativo tanto como ruinoso para el Estado y para los pueblos interesados.

Al efecto presenta como argumento capital la economía de 46 millones de reales que en su concepto produce al Tesoro la sustitucion de un camino por el otro, sin considerar que no merece tal nombre la supresion de una cantidad destinada á realizar un servicio público cuando por su falta de inversion queda este desatendido ó imperfectamente cubierto. Economías de esta clase son muy fáciles de obtener, pero su adopcion traeria pérdidas positivas é irreparables para la nacion y descrédito para el Gobierno. La verdadera economía consiste en gastar bien y de modo que los gastos sean reproductivos: así lo comprende por fortuna el país, y por eso marcha cada día con mas aliento por la senda de las mejoras y de los adelantos.

Pero aun examinando en el terreno puramente mercantil la expresada cifra de 46 millones, veremos á lo que queda reducida. En primer lugar, si por efecto de las modificaciones arriba indicadas se acorta la distancia que media entre Albacete y Murcia en mas de 20 kilómetros, será preciso rebajar la subvencion correspondiente á estos, y los 46 millones bajarán por lo menos á 40. En segundo lugar, el exceso de coste que tendria por el ramal de Novelda el transporte del material que emplean el

arsenal y la maestranza de artillería de Cartagena, se calcula por el Ingeniero Jefe de la provincia de Murcia en 800.000 rs. anuales, que capitalizados al 5 por 100, representan 16 millones; pero si se atiende al desarrollo que con la facilidad de las comunicaciones han de recibir estos establecimientos, no será exagerado hacer subir esta cantidad al doble.

Teniendo en cuenta por otra parte las ventajas que proporcionaría al Estado el ferro-carril directo en la conduccion de las maderas de sus montes y del azufre y pólvora de sus fábricas de Hellín y Murcia, bien puede asegurarse que aun en el estrecho círculo del interés inmediato, la pretendida economía seria una real y positiva pérdida, no echando en olvido, al tratar la cuestion en este terreno, que la tercera parte de la subvencion la abonan las provincias. En cuanto á estas, bien se echa de ver por sus exposiciones que contribuyen con gusto á este desembolso porque conocen sus verdaderos intereses, que serian gravemente lastimados si prevaleciese el pensamiento de la Compañía.

En atencion á todo lo expuesto, esta Direccion no vacila en aconsejar á V. E. que se deseche la propuesta de la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena, obligándola á cumplir su contrato, por exigirlo así de una parte el respeto á las leyes, y de la otra la guarda de los intereses públicos, objetos ambos confiados á la solicitud del Gobierno.

Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 28 de Junio de 1861.—
Exemo. Sr.—José Francisco de Uria.—Exemo. Sr. Ministro de Fomento.

NÚMERO 1.

FERRO-CARRIL DIRECTO DE ALBACETE Á MURCIA Y CARTAGENA.

Estado de la población y riqueza imponible servidas por esta línea.

PROVINCIAS.	PARTIDOS judiciales.	AYUNTAMIENTOS.	Población. — Número de habitantes.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.	Riqueza imponible.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.
Albacete.	Albacete.	Albacete.	16.607	16.607		3.555.195	3.555.195	
	Alcaráz.	Alcaráz.	5.419			1.269.417		
		Bogarra.	2.148	7.567		420.626	1.690.043	
		Alcadozo.	1.218			216.819		
		Chinchilla.	6.044			1.075.824		
		Fuente-Álamo.	1.522			490.924		
		Peñas de San Pedro.	3.417			644.374		
		Pérola.	1.034			222.319.		
		Pozo-bonido.	2.787			518.775		
		Pozuelo.	1.736	17.758		473.223	3.342.258	
Hellín.		Albalana.	960			104.840		
		Hellín.	41.127			2.273.153		
		Liétor.	2.181			335.320		
Yeste.		Ontur.	1.473			189.556		
		Tobarra.	6.442	24.883		1.184.609	4.287.478	
		Ayna.	1.571			245.724		
		Elche de la Sierra.	2.925			557.903		
		Feréz.	985			251.571		
		Letur.	2.076			395.034		
		Melínico.	1.232			153.318		

Albacete.	Yeste.	Norpio.	4.097	20.875	81.690	715.984	3.767.178	16.642.152
		Socobos.	1.819			320.841		
		Yeste.	6.170			1.126.806		
	Caravaca.	Calasparra.	3.614	36.969		1.163.000	8.323.834	
		Caravaca.	14.326			3.217.834		
		Celegrin.	8.710			1.850.000		
	Cartagena.	Moratala.	10.319	67.303		2.093.000	4.300.000	
		Cartagena.	59.618			3.820.000		
		Fuente-Alamo.	7.685			480.000		
	Cieza.	Abanilla.	4.324	28.378		639.000	4.620.000	
		Abarán.	2.652			367.000		
		Blanca.	2.438			570.000		
		Cieza.	9.316			1.702.000		
		Fortuna.	5.190			498.000		
		Ojos.	950			162.000		
		Ricote.	1.594			322.000		
		Ulea.	788			169.000		
		Villanueva.	806			191.000		
	Lorca.	Águilas.	8.449	56.367		576.000	8.960.000	
		Lorca.	47.918			8.384.000		
	Mula.	Albudeite.	1.209	33.683		169.000	6.784.000	
		Alguazas.	1.963			330.000		
		Archena.	3.371			431.000		
		Bullas.	5.072			304.000		
		Campo.	1.180			269.000		
		Genti.	1.369			210.000		
		Cotillas.	1.841			360.000		
		Lorquí.	1.094			216.000		
		Molina.	6.370			1.448.000		
		Mula.	9.634			2.035.000		
		Pieago.	2.379			302.000		
	Murcia.	Alcantarilla.	4.083			476.000		
		Beniel.	2.010			277.000		
		Murcia.	89.314			44.987.000		
		Pacheco.	7.181			860.000		

PROVINCIA.	PARTIDOS judiciales.	AYUNTAMIENTOS.	Poblacion. Número de habitantes.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.	Riqueza imponible.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.
Murcia.	Murcia.	San Javier	3.208	107.446		356.000	47.038.000	
		San Pedro de Pinatar	4.630			102.000		
	Totana.	Aledo	4.485	26.344		139.000	4.138.000	
		Alhama	5.763			1.220.000		
		Librilla	2.242			400.000		
Murcia.	Yecla.	Mazarón	8.086	40.614	369.300	640.000	2.690.000	56.873.834
		Totana	8.765			1.679.000		
	Dolores.	Jumilla	40.614	29.718		2.690.000	6.425.687	
		Albatera	3.253			314.700		
		Almoradí	3.905			996.700		
		Benetizar	4.620			228.300		
		Callosa de Segura	3.876			1.023.800		
		Catral	3.078			902.179		
		Cox	4.285			238.300		
		Daya nueva	472			448.252		
		Daya vieja	76			99.200		
		Dolores	3.176			589.200		
Alicante.	Orihuela.	Formentor	819	29.718		420.000	6.425.687	
		Granja de Rocamora	4.066			127.500		
		Guardamar	2.696			396.700		
		Puebla de Rocamora	238			74.256		
		Rafal	577			119.200		
		Rojales	2.248			401.700		
		San Felipe de Neri	497			92.500		
		San Fulgencio	806			194.200		
		Algorfa	241			65.800		
		Beniferrí	819			73.300		
Orihuela.	Orihuela.	Benijófar	518	29.718		59.200	6.425.687	
		Bigastro	4.469			108.108		
		Jacarilla	402			430.700		
		Molins	321			73.300		

Alicante.	Oriluela.	25.826	38.753	68.474	5.410.000	12.546.513
	Oriluela.	4.139			103.880	
	Redován.	4.034			13.374	
	San Miguel de Salinas.	6.947			81.464	6.420.826
	Torreveja.					
	TOTAL GENERAL.			322.461		86.062.499

NÚMERO 2.

FERRO-CARRIL DE NOVELDA A CARTAGENA CON RAMAL A MURCIA.

Estado de la población y riqueza imponible servidas por esta línea

PROVINCIAS.	PARTIDOS judiciales.	AYUNTAMIENTOS.	Población. Número de habitantes.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.	Riqueza imponible.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.
Alicante.	Dolores.	Albatera.	3.253			371.700		
		Almoradí.	3.905			996.700		
		Benetuzar.	1.620			228.300		
		Callosa de Segura.	3.876			1.025.800		
		Cabral.	3.078			902.179		
		Cox.	1.285			238.300		
		Daya nueva.	472			148.252		
		Daya vieja.	76			90.200		
		Dolores.	3.176			589.200		
		Formentera.	819			420.000		
		Granja de Rocamora.	1.066			127.500		
		Guardamar.	2.696			396.700		
		Puebla de Rocamora.	238			74.256		
		Rafal.	577			419.200		
		Rojales.	2.218			401.700		

PROVINCIA.	PARTIDOS Judiciales.	AYUNTAMIENTOS.	Población. — Número de habitantes.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.	Riqueza imponible.	TOTAL por partidos.	TOTAL por provincias.
Alicante.	Deloros.	San Felipe de Neri. San Fulgencio..	497 866	29.718		92.500 194.200	6.125.687	
	Elche.	Crevillente. Elche. Santa Pola.	7.787 19.533 2.759	30.079		970.631 4.045.800 123.852	3.140.283	
	Novella.	Aspe. Hondón de las Nieves. Monforte. Novelda.	7.185 1.973 3.898 7.927	20.983		1.539.200 177.387 405.800 1.315.800	3.438.187	
	Orihuela.	Algorfa.	241			63.800		
		Benferri.	819			73.300		
		Benipolar.	518			59.200		
		Bigastro.	1.460			108.108		
		Jacarilla.	402			430.700		
		Molins.	321			73.300		
		Orihuela.	25.820			5.410.000		
		Redován.	1.159			105.880		
		San Miguel de Salinas. Torrevieja.	1.051 6.947	38.753	119.533	13.374 81.164	6.420.826	21.124.953
Murcia.	Cartagena.	Cartagena. Fuente-Alamo.	59.618 7.685	67.303		3.820.000 480.000	4.300.000	
	Cieza.	Abanilla. Fortuna.	4.324 3.490	9.814		639.000 498.000	1.137.000	
	Lorca.	Aguilas. Lorca.	8.449 47.918	56.367		576.000 8.384.000	8.960.000	
	Murcia.	Alcantarilla. Beniel. Morcia.	4.083 2.610 89.314			476.000 277.000 14.987.000		

Murcia..	Pacheco..	7.181			860.000	
Murcia.	San Javier..	3.208			356.000	
	San Pedro de Pinatar..	4.650	107.446		402.000	17.038.000
	Aledo..	1.485			139.000	
	Alhama..	5.763			1.220.000	
	Librilla..	2.242			460.000	
	Mazarrón..	8.086			640.000	
	Totana..	8.703	26.341	267.274	1.679.000	4.138.000
	TOTAL GENERAL..			386.804		36.717.983

RESUMEN GENERAL.

PROVINCIA.	Población. Número de habitantes.	TOTALES.	Riqueza inmovible.	TOTALES.
Albacete..	84.690		46.642.452	
Murcia..	369.300	532.461	56.873.834	86.062.499
Alicante..	68.474		42.346.513	
Alicante..	119.533	386.804	24.424.983	56.717.983
Murcia..	267.274		35.593.000	
Diferencia á favor del trazado directo..		435.657		29.344.516

NÚMERO 3.

FERRO-CARRIL DE ALBACETE A CARTAGENA.

Relacion de las exposiciones promovidas á consecuencia de la variacion de su trazado propuesta por la Compañia concesionaria.

PROVINCIA.	POBLACIONES.	EXPONENTES.	Número de habitantes.	Riqueza. — Rs. en.	Número de firmas.
Murcia.	Abanilla.	El Ayuntamiento.	4.324	639.000	2
Idem.	Abarán.	El Ayuntamiento.	2.652	367.000	16
Albacete.	Albacete.	La Diputacion provincial.	"	"	6
Idem.	Idem.	El Ayuntamiento y poblacion.	10.607	3.553.195	105
Idem.	Idem.	Otra del Ayuntamiento á las Cortes.	"	"	96
Murcia.	Albudeite.	El Ayuntamiento.	4.209	169.000	9
Albacete.	Alcaráz.	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes.	5.419	1.269.317	21
Idem.	Idem.	La Sociedad metalúrgica San Juan.	"	"	2
Murcia.	Alledo.	El Ayuntamiento.	1.485	139.000	6
Idem.	Alguazas.	El Ayuntamiento.	1.963	550.000	46
Idem.	Alhama.	El Ayuntamiento.	5.763	1.220.000	40
Idem.	Archena.	El Ayuntamiento.	3.374	431.000	5
Idem.	Blanca.	El Ayuntamiento.	2.458	570.000	7
Albacete.	Bogarra.	El Ayuntamiento, clero y mayores contribuyentes.	2.148	420.626	39
Murcia.	Calasparra.	El Ayuntamiento.	3.614	1.463.000	13
Idem.	Campo.	El Ayuntamiento.	1.180	269.000	9
Idem.	Caravaca.	El Ayuntamiento.	14.326	3.217.834	20
Idem.	Cartagena.	El Ayuntamiento.	59.618	3.484.118	16
Idem.	Idem.	La Junta de Comercio.	"	"	8
Idem.	Idem.	La misma.	"	"	5
Idem.	Idem.	La Sociedad Económica de Amigos del País.	"	"	1
Idem.	Idem.	Varios vecinos.	"	"	1.258
Idem.	Idem.	Otros.	"	"	34
Idem.	Idem.	Varios industriales de empresas mineras.	"	"	20

Idem.	Cebegín.	El Ayuntamiento.	8.710	1.850.000	13
Idem.	Ceñt.	El Ayuntamiento y á nombre de sus administrados.	4.369	240.000	7
Idem.	Cieza.	El Ayuntamiento.	9.516	4.702.000	8
Idem.	Cotillas.	El Ayuntamiento.	1.841	360.000	15
Idem.	Chinchilla.	El Ayuntamiento.	3.493	1.075.824	12
Idem.	Cotillas de la Sierra.	El Ayuntamiento.	317	59.967	41
Idem.	Elche de la Sierra.	El Ayuntamiento, clero y mayores contribuyentes.	2.925	557.903	28
Idem.	Feréz.	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes.	985	281.571	30
Idem.	Fortuna.	El Ayuntamiento.	5.490	498.000	14
Idem.	Fuente-Alamo.	El Ayuntamiento.	7.685	480.000	18
Idem.	Idem.	El Ayuntamiento y vecindario.	1.522	190.924	8
Murcia.	Garbuzal (El).	El Ayuntamiento.	3.425	335.882	13
Albacete.	Helín, Tobarra y Albatana.	Los pueblos de su distrito.	18.229	2.293.153	928
Granada.	Huescar.	El Ayuntamiento.	7.332	1.487.142	16
Jen.	Hornos.	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes.	1.347	91.000	5
Albacete.	Letur.	El Ayuntamiento, clero y mayores contribuyentes.	2.076	395.034	57
Murcia.	Librilla.	El Ayuntamiento.	1.242	160.000	9
Albacete.	Lietor.	El Ayuntamiento, clero y mayores contribuyentes.	2.481	335.320	49
Murcia.	Lorca.	El Ayuntamiento por sí y sus administrados.	47.918	8.381.000	18
Idem.	Lorquí.	El Ayuntamiento.	1.094	246.000	41
Idem.	Mazarrón.	El Ayuntamiento.	8.086	640.000	13
Idem.	Molina.	El Ayuntamiento.	6.370	1.448.000	11
Albacete.	Molinos.	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes.	1.252	153.318	49
Murcia.	Moratala.	El Ayuntamiento.	10.319	2.093.000	15
Idem.	Mula.	El Ayuntamiento.	9.634	2.035.000	8
Idem.	Murcia.	Toda la provincia.	"	"	60.000
Idem.	Idem.	La Diputación provincial.	"	"	8
Idem.	Idem.	El Ayuntamiento.	89.344	14.987.000	21
Idem.	Idem.	Junta de Agricultura, Industria y Comercio.	"	"	23
Idem.	Idem.	Otra de la misma.	"	"	3
Idem.	Idem.	La Sociedad Económica de Amigos del País.	"	"	86
Idem.	Idem.	Otra de la misma.	"	"	3
Idem.	Idem.	Los socios del Instituto agrícola.	"	"	79
Idem.	Idem.	Varios vecinos y habitantes de la provincia.	"	"	44
Idem.	Idem.	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes.	"	"	37
Idem.	Nerpio.	El Ayuntamiento.	4.097	715.984	9
Idem.	Ojos.	El Ayuntamiento y propietarios.	950	162.000	61
Murcia.	Ontur.	El Ayuntamiento.	1.473	180.586	14
Idem.	Pérola.	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes.	1.034	222.319	28
Idem.	Peñas de San Pedro.	El Ayuntamiento.	3.417	644.374	14
Murcia.	Pliego.	El Ayuntamiento.	2.579	302.000	33
Albacete.	Pozo-Cañada.	Varios vecinos.	1.478		

Incluida esta de A. H.

PROVINCIAS.	POBLACIONES.	EXPONENTES.	Número de habitantes.	Riqueza. — Rs. vn.	Número de firmas.
Albacete. . .	Pozuelo (El). . .	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes. . .	1.736	473.223	19
Granada. . .	Pueblo de Don Fadrique. . .	El Ayuntamiento. . .	6.531	1.482.857	13
Murcia. . .	Ricote. . .	El Ayuntamiento. . .	1.594	322.000	8
Albacete. . .	Riópar. . .	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes. . .	2.088	198.331	19
Jaén. . .	Santiago de la Espada. . .	El Ayuntamiento. . .	5.248	410.000	9
Murcia. . .	San Pedro de Pinlar. . .	El Ayuntamiento. . .	1.630	102.000	2
Albacete. . .	Socobos. . .	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes. . .	1.819	320.841	24
Jaén. . .	Segura de la Sierra. . .	El Ayuntamiento. . .	2.338	232.000	6
Murcia. . .	Totana. . .	El Ayuntamiento. . .	8.765	1.679.000	11
Idem. . .	Ulea. . .	El Ayuntamiento. . .	788	169.000	8
Idem. . .	Villanueva del Río. . .	El Ayuntamiento. . .	806	191.000	4
Albacete. . .	Yeste. . .	El Ayuntamiento. . .	6.170	1.126.806	32
Sr. D. Mariano Alvarez, Diputado provincial de Albacete. . .			"	"	1
Sr. D. José Almazan, Ingeniero y Terrateniente. . .			"	"	1
TOTALES. 79 exposiciones.			431.333	69.227.519	63.630

EXPOSICIONES EN FAVOR DEL RAMAL DE NOVELDA.

Albatera y San Felipe. . .	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes. . .	3.730	83.340	59
Alicante. . .	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes. . .	27.530	3.390.565	37
Almoradi. . .	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes. . .	3.905	996.700	532
Aspe y Hondón. . .	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes. . .	9.138	1.716.587	196
Benjuzar. . .	El Ayuntamiento y vecinos. . .	1.620	228.300	58
Benferri. . .	Varios vecinos. . .	819	73.300	53
Callosa de Segura. . .	El Ayuntamiento y propietarios. . .	3.876	1.025.800	53
Catral. . .	El Ayuntamiento y sus administrados. . .	3.078	902.179	94
Crevillente. . .	El Ayuntamiento y vecinos. . .	7.787	970.631	61
Cox. . .	El Ayuntamiento y propietarios. . .	1.285	238.300	48
Daya nueva. . .	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes. . .	472	148.232	18
Elche. . .	El Ayuntamiento. . .	19.533	4.045.800	14
Idem. . .	Varios vecinos. . .	"	"	231
Formentor. . .	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes. . .	819	120.000	27

Granja de Rocanora.	Varios vecinos.	1.066	127.300	44
Guardamar.	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes.	2.696	396.700	46
Mólinos.	Varios vecinos.	324	73.300	33
Novelda.	El Ayuntamiento y propietarios.	7.927	1.315.800	207
Orihuela.	El Ayuntamiento y propietarios.	25.826	3.440.000	157
Rafal.	El Ayuntamiento y mayores contribuyentes.	577	119.200	40
Redován.	Varios vecinos.	1.459	105.880	36
Rojales.	El Ayuntamiento.	2.218	401.700	79
San Miguel de Salinas.	El Ayuntamiento y vecindario.	1.031	190.000	41
Santa-Pola.	El Ayuntamiento.	2.759	423.852	5
Idem.	Varios vecinos.	"	"	27
TOTALES.	23 exposiciones.	129.252	22.203.886	2.200

RESUMEN.

	Número de habitantes.	Riqueza. — Rs. rs.	Firmas.
Exposiciones en favor del trazado directo.	434.333	69.227.349	63.650
Exposiciones en favor del ramal de Novelda.	129.252	22.203.886	2.200
<i>Diferencia en favor del trazado directo.</i>	<i>305.081</i>	<i>47.023.663</i>	<i>61.450</i>

NÚMERO 4.

COMANDANCIA DE INGENIEROS DEL ARSENAL DE MARINA.

Departamento de Cartagena.

Estado de la madera que se ha consumido en este arsenal desde 1.º de Junio del año anterior al 1.º de Junio del presente.

Clase de madera.	Procedencias.	Volumen consumido en codos cúbicos.	Volumen que se necesita para la construcción de un navío en codos cúbicos.	Volumen que se necesita para la construcción de una fragata en codos cúbicos.	Precios medios en reales vellón.
Roble..	Italia, Bélgica y Cataluña.	15,000	18,000	42,500	150
Alamo negro.	Bélgica y Aranjuez.	2,000	700	400	130
	Canadá.	8,000			88
Pino.	Suecia.	6,000	42,000	7,500	62
	Sierra Segura.	8,500			70

96

NOTA. La pequeña cantidad de pino de Segura que aparece en este estado es debida á las dificultades que hoy existen de trasporte, que hace su precio elevado y dificulta el tener piezas de determinada longitud; pero si este fuese más fácil, el pino de la abundante sierra de Segura sería empleado exclusivamente en este arsenal.

Arsenal de Cartagena 6 de Junio de 1861. — *Tomás Talléré.*

NÚMERO 5.

ARTILLERÍA. — MAESTRANZA DEL SEGUNDO DEPARTAMENTO.

NUMERO 6.

ARTILLERÍA.—MINAS DE AZUFRE DE HELLIN.

En contestación á la comunicación de V. S. de 4 del actual, tengo el gusto de manifestarle que en esta fábrica funcionan 10 hornos de galera que elaboran azufre de primera y segunda fusión, y producen cada uno, en los siete meses del año que dura la campaña, unos 48.000 kilogramos; además hay dos hornos de retortas ó calderas de hierro colado que elaboran el azufre de comercio no tan puro, y producen cada uno en dichos siete meses unos 92.000 kilogramos de que comunmente se abastecen las fábricas de pólvora de Granada, de Ruidera, Villafeliche, Manresa y Murcia, que vienen á consumir cada año sobre 243.740 kilogramos; que según la contrata de transportes se paga al contratista 20 cént. por arroba y legua; y finalmente, que la industria privada no extrae de este establecimiento cantidad alguna de azufre porque no se presentan compradores.

Añadiré á V. S. que no siempre funcionan todos los hornos á la vez, como ha sucedido en la campaña de este año que acaba de terminar, en la que solo han marchado cuatro hornos de galera.

Dios guarde á V. S. muchos años. Minas de Hellin 8 de Junio de 1861.—El Teniente Coronel Director, *Gabriel Pellicer*.—Sr. Jefe de Ingenieros de Obras públicas.

Noticia de las maderas de olivo y pino que se consumen al año en esta maestraunza, con expresión de su volumen en codos, pesos totales, precio del codo puesto en estos talleres, coste del transporte por codo y kilómetro, y su coste absoluto, formada para contestar á la comunicación de ayer del Sr. Ingeniero de Caminos y Canales, Jefe de esta provincia.

CLASES.	Número de codos.	Peso total en kilogramos.	Coste aquí del codo. Rs. cént.	Coste del transporte por codo y kilómetro. Rs. cént.	Coste absoluto. Rs. cént.
Olmo de Aranjuez y Alcarria por Albacete.	920	126.960	170	0,20	156.400
Pino de Sierra de Segura y Alcaráz por Hellin.	4.160	433.400	75	0,20	87.000
<i>Totales.</i>	<i>2.080</i>	<i>260.360</i>	<i>"</i>	<i>"</i>	<i>243.400</i>

Cartagena 5 de Junio de 1861.—El Coronel Director, *Ramon Nuñez de Harce*.

No quedaria bien acabada la presente Coleccion, si despues de reunir en ella los documentos anteriores, se omitiese decir, que ni las razones en ellos espuestas, ni el acuerdo del Gobierno de S. M. de hacer cumplir la ley de 22 de mayo de 1859, fueron poderosas para que desistiera de su primer intento la compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena. Así fué, que en 19 de febrero de 1862 elevó al Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento nueva esposicion, con igual demanda que la célebre de 28 de mayo de 1861.

Tan luego como la comision permanente encargada de la defensa de los intereses de las provincias de Albacete y Murcia en la construccion de aquel ferro-carril, tuvo noticia de las gestiones de la compañía, dirigió por su parte otra esposicion al Excmo. Sr. Ministro de Fomento pidiendo se desestimara la solicitud del trazado por Novelda, y practicó cuantas diligencias creyó conducentes á su fin, entre ellas la de imprimir esta Coleccion para ilustrar la opinion pública, dejando de incluir las dos últimas esposiciones, por no haberse Impreso anteriormente.

El resultado de la nueva contienda iniciada por la compañía concesionaria, ha sido para las provincias interesadas tan satisfactorio como debia esperarse de la ilustrada rectitud que guia en todos sus acuerdos al digno Ministro de Fomento, quien ha resuelto definitivamente tan importante asunto con la siguiente Real orden, último documento que comprende esta Coleccion.

MINISTERIO DE FOMENTO.—Obras públicas.—Negociado 6.º.—Ilmo. señor: Vista la esposicion de 19 de febrero último de la compañía de los ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante, insistiendo en que se admita una proposicion consignada en la que elevó al Gobierno en 28 de Mayo de 1861, de construir en lugar del ferro-carril de Albacete á Cartagena, de que tambien es concesionaria, otro que desde Novelda se dirija á Cartagena con un ramal á Murcia, S. M. la Reina (Q. D. G.) se ha dignado resolver que se desestime la solicitud de la espresada Compañía, y se esté á lo dispuesto sobre el particular por Real orden de 8 de julio de 1861, en todas sus partes. De Real orden lo digo á V. S. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 11 de abril de 1862.—Vega de Armijo.—Sr. Director general de Obras públicas.

ÍNDICE.

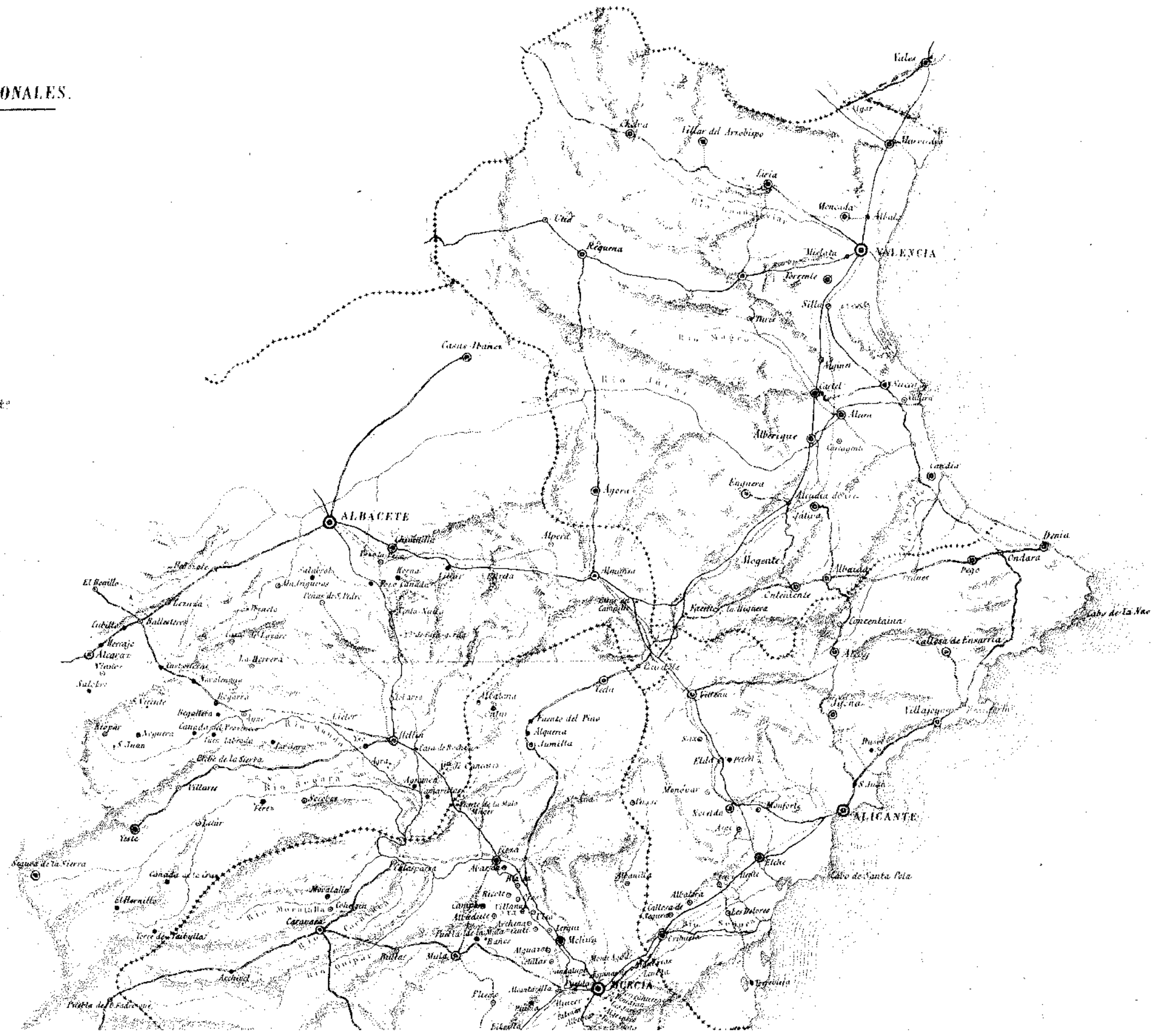
	<u>Páginas.</u>
Ley, condiciones y demás disposiciones relativas á la concesion del ferro-carril de Albacete á Cartagena.	5
Real órden aprobando la trasferencia de la concesion del ferro-carril de Albacete á Cartagena, hecha por D. José Salamanca á favor de la Compañía de los Ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante.	12
Real órden de 19 de Mayo de 1861, mandando á la Compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena que active la ejecucion de las obras.	12
Exposicion de 28 de Mayo de 1861 del Consejo de Administracion de la Compañía concesionaria, proponiendo al Gobierno de S. M. la adopcion del trazado de Novelda en sustitucion del directo. . . .	13
Apéndice á la misma.	18
Exposicion de la Diputacion provincial de Albacete pidiendo se desestime la pretension de la Compañía concesionaria.	19
Exposicion de la provincia de Murcia.	21
Id. del Ayuntamiento de Albacete.	25
Id. de la Municipalidad de Murcia.	39
Apéndice á la misma.	33
Exposicion de la Junta Directiva de la Sociedad metalúrgica de las fábricas de San Juan de Alcaráz.	35
Exposicion de D. José de Almazán, ingeniero jefe de primera clase del Cuerpo de Caminos.	37

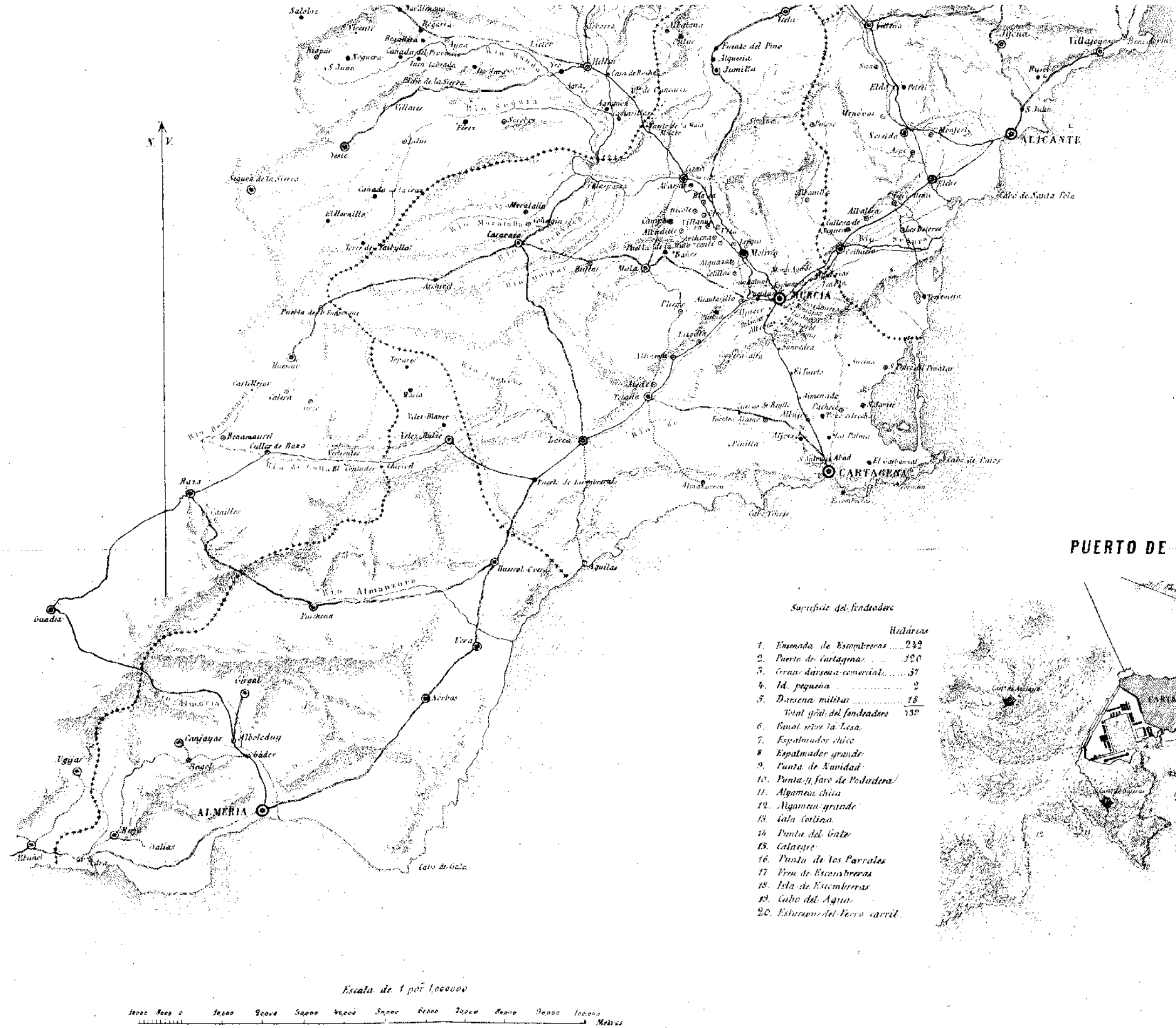
Real orden de 8 de julio de 1861, mandando se lleve á efecto lo dispuesto por la Real orden de 19 de mayo.	63
Informe de la Direccion general de Obras públicas que se cita en la precedente Real orden.	id.
Estado de la poblacion y riqueza imponible servidas por la línea del ferro-carril directo de Albacete á Murcia y Cartagena.	86
Estado de la poblacion y riqueza imponible servidas por el ferro-carril de Novelda á Cartagena, con ramal á Murcia.	89
Relacion de las exposiciones promovidas á consecuencia de la variacion de su trazado, propuesta por la compañía concesionaria del ferro-carril de Albacete á Cartagena.	92
Estado de la madera que se ha consumido en el arsenal de Cartagena desde 1.º de junio de 1860 hasta 1.º de junio de 1861.	96
Noticia de las maderas de olmo y pino que se consumen anualmente en la Maestranza de artillería del segundo departamento.	97
Estado de los trabajos en las minas de azufre de Hellin.	id.

CARTA DEL SUD ESTE DE ESPAÑA.

SIGNOS CONVENCIONALES.

- Ferre carrol en explotacion*
Id. en construccion
Id. en estudio
Modificaciones e ideas
Carretera de 1.^o orden
Id. de 2.^o
Id. de 3.^o
Capital de provincia
Cabera de partido
Villas
Ardens
Caserios, Lugares, Cortijadas &c.
Limites de provincias





PUERTO DE CARTAGENA.

Superficie del fondeadero

Medidas

1. Ensenada de Escambreras 232
2. Puerto de Cartagena 120
3. Gran dársena comercial 57
4. Id. pequeña 2
5. Dársena militar 18
- Total gral. del fondeadero 439**
6. Binal sobre la Laza
7. Espalmador chico
8. Espalmador grande
9. Punta de Navidad
10. Punta y faro de Podadera
11. Algamea chica
12. Algamea grande
13. Cala Cortina
14. Punta del Gale
15. Calatayud
16. Punta de los Parrales
17. Pto de Escambreras
18. Isla de Escambreras
19. Cabo del Agua
20. Estacion del ferrocarril

